

NUMMER 18

'40 ~ '45 TOEN & NU

DE SLAG OM
SAN PIETRO

PRIJS:
F 4,95
B. FR. 80,-

'40~'45 TOEN & NU

Uitgegeven door Winston G. Ramsey

Een oorspronkelijke uitgave van Battle of Britain Prints Ltd., 3 New Plaistow Road, Stratford, London, E 153 JA
Telefoon: 01-5 34 88 33

Voor Nederland: Uitgeverij van Koninklijke Tijl B.V., Blaloweg 20, Zwolle.
Telefoon: 05200-1 08 01

© Copyright 1979

Inhoud Nummer 18

De slag om San Pietro

De verkenning	1
De eerste aanval	2
De tweede aanval	4
De aanval met tanks	6
De laatste slag	11
San Pietro vandaag	15

Oorlogsfilms

De Mosquito als filmster	19
--------------------------	----

Wrakkenberg

De Salomonseilanden dertig jaar na de oorlog	22
--	----

Engeland

De hevigste ontploffingen gedurende de oorlog	
- Silvertown, Londen, 1917	30
- Fauld, Staffordshire, 1944	35

Het gebeurde hier

De oversteek van de Seine bij Vernon	41
De restauratie van de RMASC Centaurtank	50

Foto voorpagina: Het dorpje San Pietro Infine, Zuid-Italië, met de totaal verwoeste kerk San Michele op de achtergrond. De Monte Sammucro geeft een grimmig beeld van de vele bittere gevechten die plaatsvonden tijdens de slag om het stadje. De foto werd in september 1977 genomen.

Foto achterpagina: Uitstalling van pantservoertuigen en geschut op het Italiaanse oorlogskerkhof bij Monte 'Lungo'. Vooraan zijn te zien een L-R M-10 tankdestroyer en een Italiaans stuk veldgeschut kaliber 75/27, model 911; daarachter is een Sherman tank opgesteld van het type M4A3 alsmede de loop van een 17-ponder-kanon dat in een Sherman koepel (op de foto niet te zien) is opgesteld.

De uitgever is dank verschuldigd aan de auteurs en uitgevers voor de toestemming tot het opnemen van fragmenten uit de volgende boeken:

'De slag om San Pietro', gebaseerd op het werk 'Salerno to Cassino', door Martin Blumenson, US office of the chief of Military History en 'The Texas Army', door Robert L. Wagner.

'De oversteek van de Seine bij Vernon', gebaseerd op het verslag in 'Club Route in Europa', samengesteld door Ronald Gill en John Grovers.

Foto's voorzien van de letters IWM vallen onder het copyright van het Imperial War Museum, Londen.

Verschijnt per kwartaal

Verkoopprijs Nederland f 4,95
België, Bfrs 80



Het dorpje San Pietro Infine was een verzameling grijze stenen huizen die op een middeleeuwse manier tegen de donkere, afschrikwekkende flanken van de Monte Sammucro lagen. In zuidelijke richting beheerste San Pietro de voornaamse opmarsroute van het Amerikaanse Vijfde leger dat onder leiding van luitenant-generaal Mark W. Clark via Route no. 6 in de richting van Cassino trok. De geallieerde troepen hadden zich een weg door de bres bij Mignano gevochten en hadden links van Route no. 6 de Monte Maggiore en rechts van deze weg de Monte Rotondo veroverd. Ze moesten nu op de linkerflank de Monte Lungo, vlak achter de Monte Maggiore en San Pietro, vlak achter de Monte Rotondo, veroveren. Deze doelen leken rijp om te worden genomen.

De Monte Lungo is een hoop rotsen die van de Monte Maggiore schijnt te zijn afgebroken. De berg heeft steile, gladde hellingen die door een smalle vallei van de grotere rotsmassief worden gescheiden. Aan de westkant van de Monte Lungo stroomt een beek waarlangs de spoorweg naar Cassino en Rome loopt. Aan de oostkant, op drieënhalf kilometer, ligt Route no. 6 naar Cassino.

Route no. 6 loopt door een diep dal tussen de Monte Lungo en de Monte Rotondo. De weg ligt in een hoefijzervorm en loopt vervolgens bijna rechtdoor naar San Pietro. Op het punt dat de weg de hellingen van de Monte Sammucro lijkt te raken, maakt hij een bocht naar links.

Geallieerde stafofficieren waren van mening dat men niet behoefde te rekenen op felle tegenstand bij de Monte Lungo en San Pietro. De Monte Lungo werd gedomineerd door de hogere hellingen van de Monte Maggiore terwijl de flank bedreigd werd door de Geallieerden die de Monte Rotondo al in handen hadden. Hierdoor zou een snelle opmars vanuit Ceppagna – in westelijke richting langs de zuidkant van de Monte Sammucro – regelrecht naar San Pietro voeren en indien de opmars zou kunnen worden voortgezet, zou de Monte Lungo kunnen worden geïsoleerd wanneer men tot aan Route no. 6 zou kunnen doorstoten. Verovering van de top van de Monte Sammucro zou bovendien het dorpje San Vittore onhoudbaar maken voor de Duitsers.

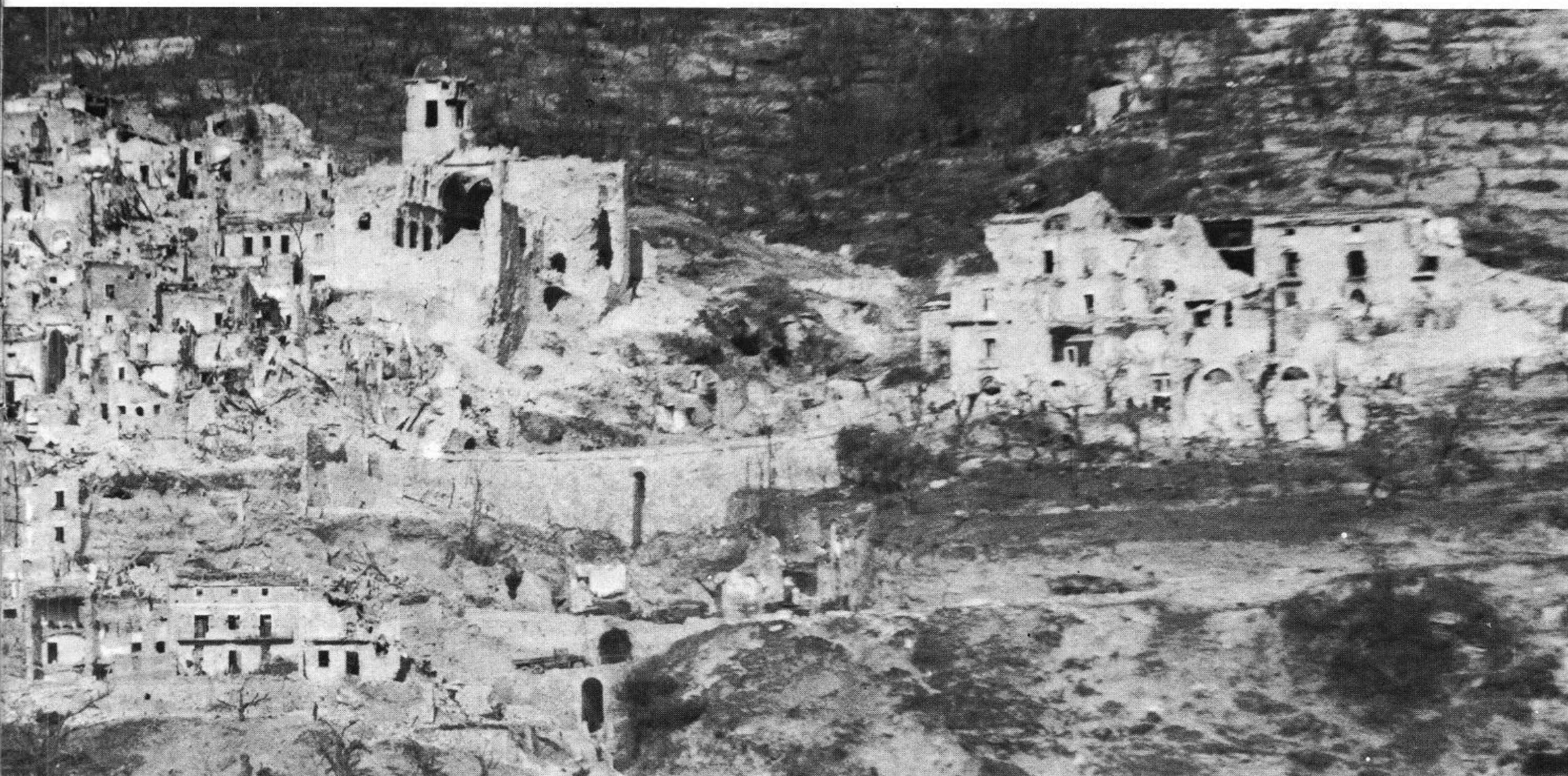
De Monte Lungo leek dus een eenvoudige prooi en de geallieerde bevelhebbers concentreerden zich derhalve op San Pietro. Wat de inlichtingendienst echter over het hoofd had gezien was het feit dat San Pietro in feite bijzonder slecht te benaderen was. Er waren geen goede toegangswegen naar

het dorp, waar de huizen een goede bescherming boden voor wapenopstellingen. Doordat San Pietro door een diepe vallei van de Monte Rotondo en de Cannavinelleheuvel werd gescheiden, kon San Pietro in feite alleen worden benaderd via karresporen en landweggetjes over de zeer geaccidenteerde hellingen van de Monte Sammucro. Wat de inlichtingendienst ook over het hoofd had gezien was het feit dat San Pietro een enorm goed uitzicht bood op de Monte Lungo en het dal waardoor Route no. 6 naar Cassino liep.

De Duitsers waren dan ook vastbesloten om San Pietro in handen te houden, waardoor de gevechten om San Pietro onvermijdelijk een van de bloedigste slagen uit Zuid-Italië zouden worden. Begin december waren twee regimenten van de 29e Pantsergrenadiervisie gereed voor de verdediging, het ene op de Monte Lungo, het andere op de Monte Sammucro. De Duitse stellingen liepen van de met boomgaarden bedekte terrassen ten oosten van San Pietro door de brede vallei van de Monte Lungo. Twee bataljons van het 15e Pantsergrenadierrégiment bezetten de hoofdverdedigingslinie, ondersteund door in de diepte opgestelde bunkers. Deze bunkers, die praktisch niet door de geallieerde artillerie of luchtmacht konden worden uitgeschakeld, waren diepe putten die met drie lagen boomstammen en met rotsen en aarde bedekt waren. Elke stelling had slechts een enkele opening, groot genoeg voor een man om erdoorheen te tijgeren. Deze bunkers waren tegen infanterie-aanvallen beschermd door een mijnenveld, vervolgens een prikkeldraadversperring en dan weer een mijnenveld. Wanneer deze buitenste verdedigingslinie mocht worden doorbroken, konden de Duitsers zonder gevaar voor eigen troepen doorgaan met hun artillerie-, mortier- en mitrailleurvuur vanuit deze bunkers.

Eind oktober 1943 raakte generaal Clark geïnteresseerd in San Pietro. Begin november en midden november wees hij San Pietro en de Monte Sammucro aan als hoofddoelen. Zijn basisplan voor de verovering was geen frontale aanval te doen via Route no. 6, maar een flankerende beweging uit te voeren in de richting van Route no. 6 vanuit Ceppagna.

De



Slag om San Pietro



na via San Pietro. Een succesvolle aanval zou isolatie van de Monte Lungo betekenen waardoor San Vittore binnen bereik zou komen met Cassino als uiteindelijk doel.

Boven: Foto van het verwoeste Italiaanse dorp San Pietro Infine. Deze opname werd opgenomen op 18 februari 1944 na de hevige gevechten om het bezit van het dorp (foto US Army). Midden: Deze opname werd in september 1977 gemaakt van de overblijfselen van San Pietro, gezien vanaf de zuidzijde van de 'dodenvaai'.

VERKENNING

Eind november, na een betrekkelijke rust in de acties, begon generaal-majoor Geoffrey Keyes, commandant van het Amerikaanse Tweede Korps, aan de uitvoering van het idee van Generaal Clark. Hij gaf generaal-majoor Fred L. Walker, commandant van de Amerikaanse 36e Texasdivisie, opdracht om het 3e Bataljon Rangers, dat aan hem was toegevoegd, in de nacht van 29 november naar San Pietro te sturen. Zij zouden moeten vaststellen of de Duitsers een zware verdediging hadden aangelegd of dat zij alleen een lichte verdedigingsgordel voor San Pietro hadden liggen. Wanneer de Rangers San Pietro gemakkelijk zouden veroveren, moest generaal Walker hen via de westkant van de Monte Sammucro doorsturen naar San Vittore. Wanneer de Rangers op een zware verdediging zouden stuiten, zouden zij onder dekking van

de 36e Divisie moeten terugtrekken, terwijl deze divisie in geval van succes zou moeten doorstoten om hen te versterken.

In de nacht van 29 november verplaatste het Rangersbataljon zich in de mist en onder een zware regenval door Ceppagna in de richting van San Pietro. Vlak voordat het licht werd en zij de oostkant van het dorp bijna hadden bereikt, werden zij door een hevig mortier- en artillerievuur vastgepind en moesten zij de hele dag in dekking blijven. Aangezien generaal Walker van mening was dat een directe actie de Rangers tot in San Pietro zou hebben gebracht en dat de mislukking van het bataljon te wijten was geweest aan een weinig vastberaden houding van hun commandant, gaf hij de mannen opdracht om na het invallen van de duisternis terug te trekken. De Rangers verloren tien man en hadden veertien gewonden, terwijl zij ook weinig informatie hadden vergaard; zij wisten alleen dat de vijand de beschikking had over ondersteunend

vuur en dat de oostkant van het dorp niet afgeschermd werd door mijnen of prikkeldraadversperingen.

In de nacht van 2 december kwam een compagnie van de Rangers, die dezelfde route volgde, tot de ontdekking dat er zich tot op anderhalve kilometer van San Pietro geen vijandelijke eenheden bevonden. Generaal Keyes nam daarom aan dat de Duitsers op het punt stonden om na enig machtsvertoon San Pietro te ontruimen. Hij deelde generaal Walker mee dat hij verwachtte dat een volgende aanval van de 36e Divisie het beoogde resultaat zou opleveren.

Een patrouille van de Rangers slaagde er zelfs tijdens de nacht van 4 december in om San Pietro te bereiken zonder enige vijandelijke reactie. Toch rapporteerde diezelfde nacht een patrouille van het 143e een aanzienlijke troepenconcentratie in het dorp.



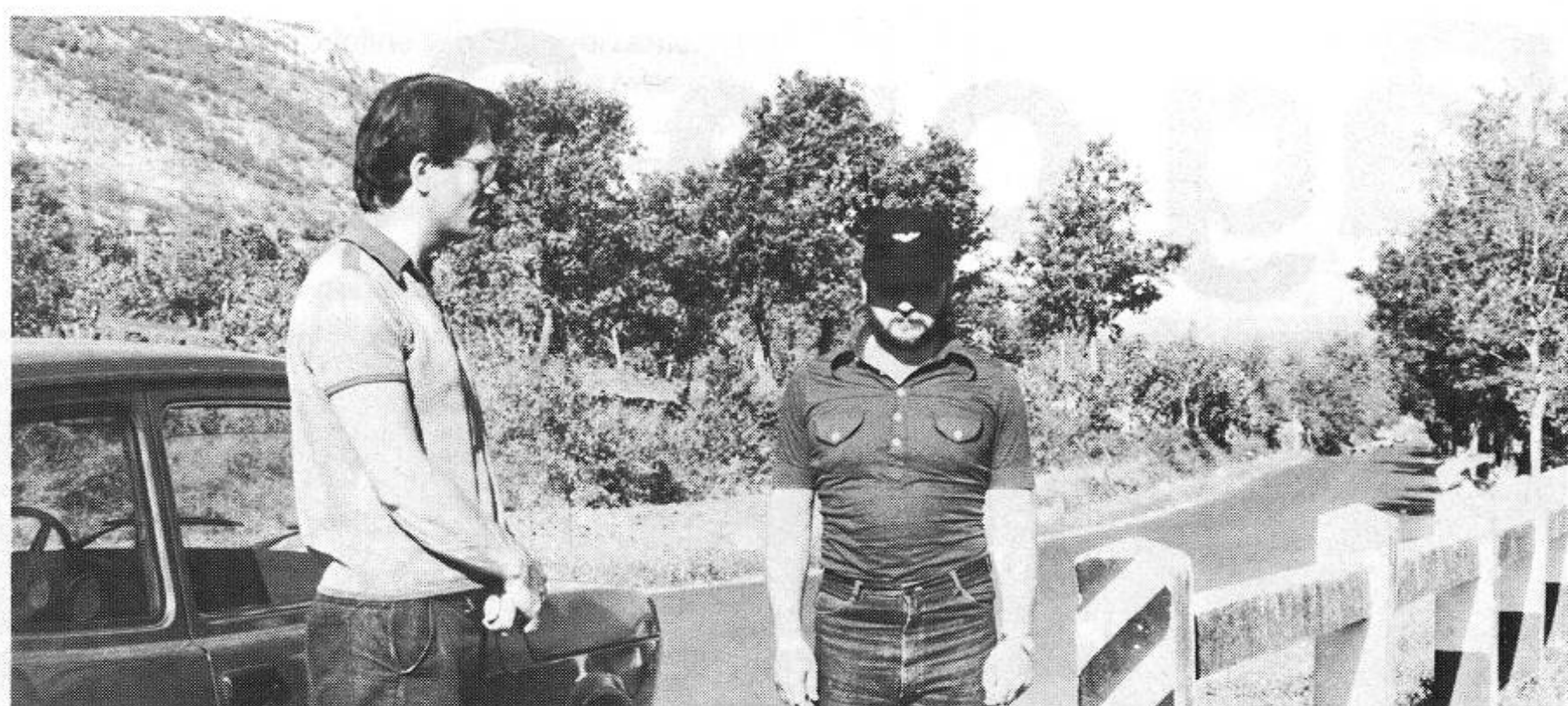
Op het moment dat Keyes en Walker het operatieplan opstelden voor de volgende fase in de operaties, was er nog steeds vrijwel niets bekend over de sterkte van de Duitsers. Generaal Keyes deelde een Italiaanse eenheid onder leiding van generaal de Brigata Vincenzo di Dapino in bij de 36e Divisie. De 1e Raggruppamento Motorizzato (De 1e Italiaanse Gemotoriseerde Groep), zou de eerste Italiaanse eenheid worden die voor de Geallieerden vocht, nadat Italië op 13 oktober de oorlog aan Duitsland had verklaard. Zij kregen opdracht om de Monte Lungo te veroveren.

In zijn gedetailleerde aanvalsplan had het 143e Infanterieregiment, onder leiding van kolonel William H. Martin, opdracht om met twee bataljons in de nacht van 7 december San Pietro en de hoger gelegen hellingen ten noorden en ten westen van het dorp te veroveren. Het bataljon Rangers zou vanuit Ceppagna Heuvel 950 op de rechterflank van de divisie moeten innemen. Het 141e Infanterieregiment zou de acties ondersteunen door de lager gelegen gebieden tussen de Monte Lungo en de Monte Sammucro onder vuur te houden. Wanneer deze heuvels en San Pietro zouden zijn veroverd, zou generaal Walker de opmars naar San Vittore kunnen voortzetten.

DE EERSTE AANVAL

Op 7 december, precies om 17.00 uur, begon het 1e Bataljon van het 143e Infanterieregiment vanuit Ceppagna aan de opmars naar de ruim 1200 meter hoge Monte Sammucro. De compagniescommandant van de A-compagnie, luitenant Rufus J. Clegghorn, had in niet mis te verstane bewoordingen van zijn bataljonscommandant te horen gekregen: 'Jongeman, morgenochtend om 8 uur wil ik onze mannen op de top van de berg zien!' De 27 jaar oude Texaan uit Waco slaagde er aan het hoofd van een tot 250 man versterkte compagnie inderdaad in, om 06.00 uur de top van de heuvel te veroveren. Een moeilijke taak in de mist en de duisternis, waarbij de aanvallers vaak niet eens wisten waar zij zich bevonden, maar toch werden de goed ingegraven Duitsers van de top verjaagd. Het 2e en het 3e Bataljon van het 143e zetten op 8 december om 06.20 uur de aanval op San Pietro in. Vanuit hun uitgangsstellingen in het zuidoosten kwamen zij praktisch meteen onder een moordend vuur te liggen vanuit de uitgekende verdedigingsstellingen voor het dorp. Om 08.30 uur was het 2e Bataljon, onder leiding van overste Charles J. Denholm, in hevige gevechten gewikkeld op een afstand van 600 meter ten oosten van het dorp, waar de Duitsers de weg van San Pietro naar Ceppagna beheersten. De verliezen stegen snel en ondanks de sterke aanval slaagden de Amerikanen er niet in

Boven: Generaal Dwight D. Eisenhower (2e van links) opperbevelhebber van de geallieerde strijdkrachten in het Middellandse zeegebied, hier in gesprek met de commandant van het Vijfde Leger, luitenant-generaal Mark W. Clark (3e van links) tijdens een ontmoeting in december 1943 met brigade-generaal Vincenzo di Dapino (2e van rechts) in de buurt van San Pietro na de slag (foto US Army). Onder: Wederom na de slag doch dan in september 1977; de 'opperbevelhebber' met onze trouwe Italiaanse tolk Sergio Andreanelli aan de kant van de weg, Route no. 6 beneden Monte Lungo.



de Duitse stellingen uit te schakelen of te penetreren. Een complicatie vormde het zware artillerie- en mortiervuur vanaf de Monte Lungo aan de andere kant van de vallei. Centimeter voor centimeter vochten geïsoleerde groepjes soldaten zich een weg naar de prikkeldraadversperringen waar zij in het hevige vuur van de Duitse bunkers terechtkwamen. Diverse individuele pogingen werden ondernomen om door de prikkeldraadversperringen te komen ten einde deze bunkers uit te schakelen. De bunkers lagen met een onderlinge afstand van 25 meter achter de versperringen en waren voorzien van automatische wapens. De enige openingen waren de schietsleuven waardoor de bunkers een vrijwel onbepaald schootsveld hadden. Een moedige pelotonscommandant van de E-Compagnie, luitenant Richard A. Stewart, slaagde erin over de versperring te springen en een granaat in een van de bunkers te slingeren. Hij werd getroffen en dodelijk gewond. Ondanks reusachtige krachtsinspanningen van het 2e en het 3e Bataljon van het 143e zowel op 8 als 9 december, kwamen de Amerikanen niet verder dan een paar honderd meter van hun uitgangsstellingen.

Intussen was het 3e Bataljon Rangers op 7 december via Ceppagna achter het 1e Bataljon aan de voet van de Monte Sammucro naar rechts gegaan om een heuvelrug op weg naar Heuvel 950 in te nemen. Op een afstand van duizend meter van hun doel werden zij door twee alerte Duitse voorposten onder vuur genomen. De Rangers bestormden deze voorposten en bereikten de heuvelrug bij het aanbreken van de dag. Zij werden hier echter in de loop van de dag weer verdreven door hevig Duits artillerievuur.

De aanval die het slechtst afliep was wel die van de Italianen op de Monte Lungo. Achteraf stelden Amerikaanse historici dat dit doel in feite ongeschikt was voor een eenheid die voor het eerst in de strijd werd geworpen aangezien de aanval moest worden uitgevoerd in een gebied dat bestreken werd door de Duitsers vanuit San Pietro en de Monte Sammucro, terwijl de beklimming van de Monte Lungo vanuit het zuidoosten uiterst moeilijk was door de steile hellingen.

Op 7 december losten de Italianen een bataljon van het 141e af dat aan de zuidoostkant van de Monte Lungo lag en zij bereidden zich voor op de aanval die de volgende morgen zou plaatsvinden. Helaas werden er geen verkenningen uitgevoerd terwijl er ook geen gevechtspatrouilles werden uitgezonden. Een patrouille die 's nachts op de flank werd uitgestuurd, keerde zelfs niet terug.

Na een dertig minuten durende artilleriebeschieting begonnen de Italianen op 8 december met een goed moreel en optimistisch gestemd de aanval. Met twee bataljons in linie begonnen zij in een dichte mist die als een rookgordijn over de grillige rotsen hing aan hun beklimming. Aangezien de Italianen dachten dat de artilleriebeschieting de verdediging zou hebben uitgeschakeld, trokken zij in een dichte formatie naar boven. Ondanks hun gebrek aan gevechtserfaring vorderden zij goed tot het moment dat zij door mitrailleurs en mortieren onder vuur werden genomen. De mannen aarzelden en stopten.

De volgende drie uur raakten zij volledig gedemoraliseerd. Ondanks het feit dat generaal Dapino zelf een schatting had gemaakt van de voorraad munitie die de ondersteunende artillerie nodig zou heb-

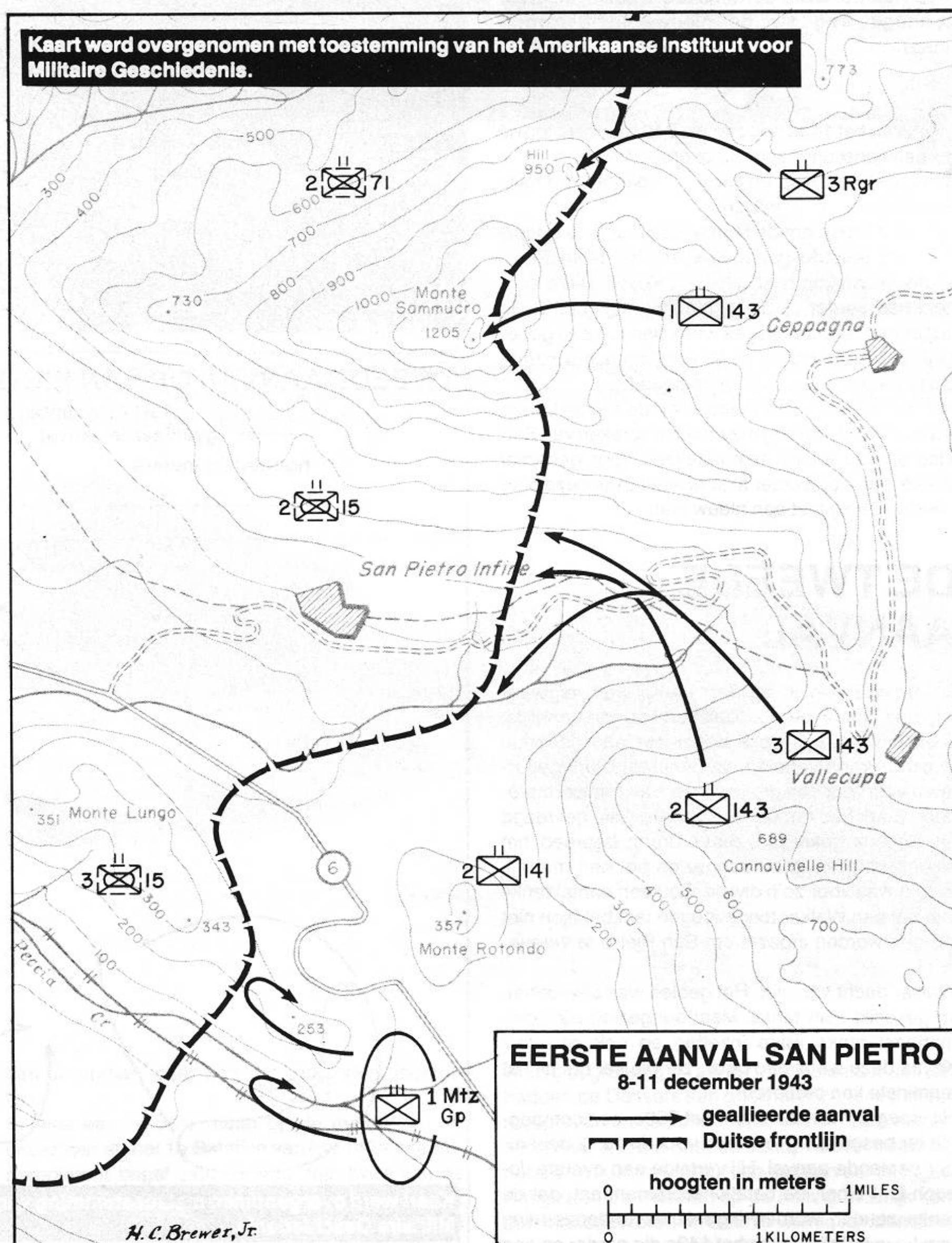


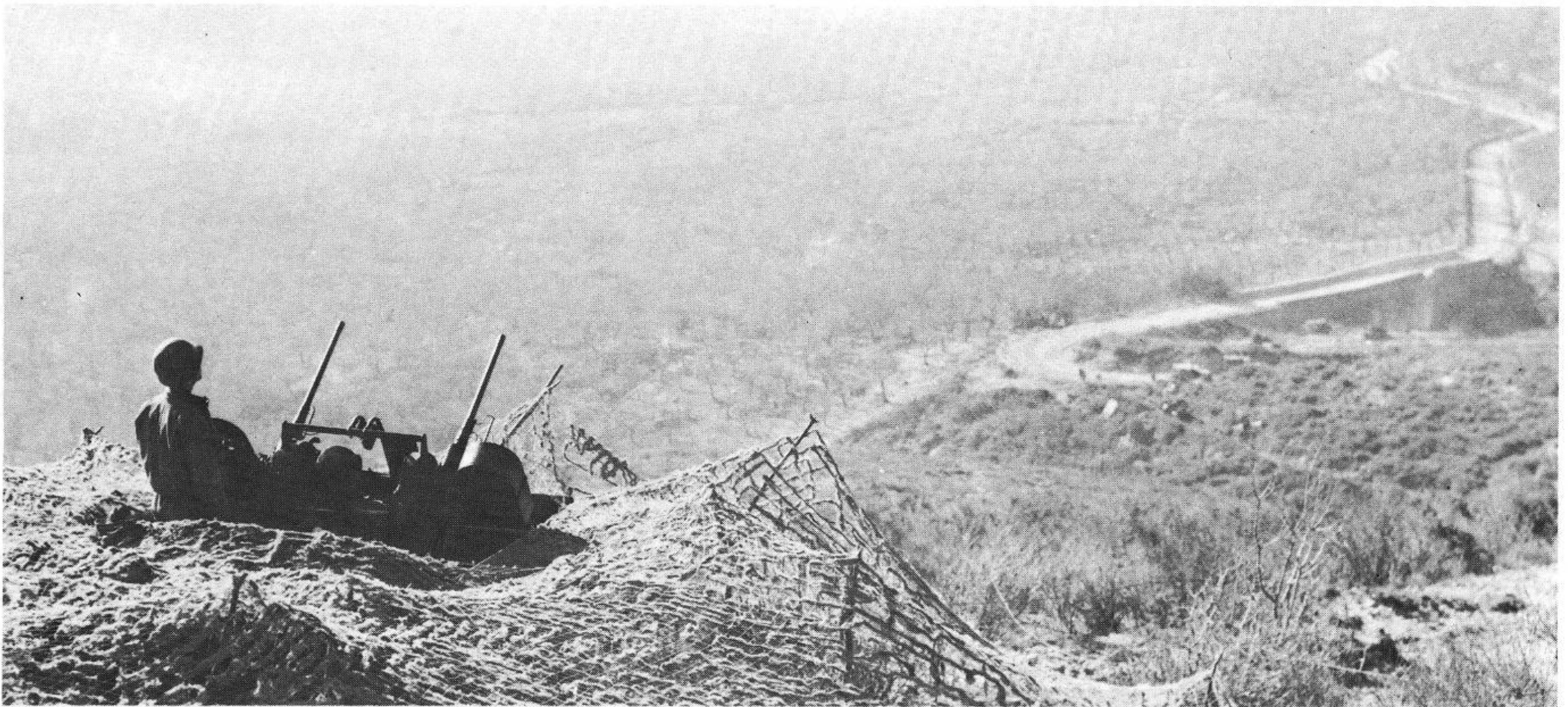
Deze opname, gemaakt door de verbindings- troepen, werd pas op 16 december 1948 vrijge- geven voor publikatie (dus precies vijf jaar na de slag). De foto toont een half-track met twee tl .50 en een 37mm-snelvuurkanon met aanhang- wagen behorend bij het 105e Luchtdoelartille- riekorps - D-batterij; op de achtergrond de Monte Sammucro (foto US Army).

ben, kwam die zonder granaten te zitten. Aanvragen om andere artilleriesteun konden niet worden gehonoreerd doordat het gevechtsterrein buiten het schootsveld viel. De verbindings tus- sen de artillerie en de infanterie waren slecht terwijl de Amerikanen hun artillerie niet goed durfden in te zetten aangezien de juiste posities van de Italianen op de heuvel niet bekend waren.

Halverwege de morgen was de sterkte van de Itali- anen door de verliezen en de desorganisatie tot bijna de helft teruggelopen en tegen de middag begon zich af te tekenen dat de aanval van de 1e Gemotoriseerde Groep mislukt was. Generaal Walker gaf generaal Dapino toestemming zijn mannen terug te trekken naar de zuidoostkant van de Monte Lungo waar kolonel Richard J. Werner van het 141e Infanterieregiment hielp de orde te herstellen en de mannen defensieve stellingen liet betrekken om het hoofd te bieden aan de tegenaan- val die door iedereen werd verwacht. Nadat een compagnie van het 141e op de Monte Rotondo dekkingsvuur afgaf voor de Italianen en 8inch-hou- witsers de top van de Monte Lungo bestookten om de Duitsers te verhinderen hun succes uit te buiten, begon de situatie enigszins beter te worden.

Intussen werden de soldaten van het 1e Bataljon aan de andere kant van Route no. 6, op de Monte Sammucro, Heuvel 1205, zwaar beproefd. Gedu- rende de volgende vier dagen lanceerden de Duit- sers diverse tegenaanvallen om hen van de top te verdrijven. De Rangers, die van Heuvel 950 verdre- ven waren, slaagden er op 9 december in de heuvel weer te veroveren met de steun van 4.2inch-mor- tieren die moeizaam tegen de Monte Sammucro waren opgesleept. Ook zij werden zwaar bestookt door de Duitsers, die deze twee belangrijke hoog- tes weer in handen wilden hebben. Door de voort- durende gevechten en de slechte weersomstan- digheden werden de twee Amerikaanse bataljons sterk uitgedund. Op 10 december telde het 1e Ba-





Boven: Nog een afbeelding van een .50 tl (tweelooops) gevechtsofstelling van de 105e Luchtdoelbatterij. Deze foto werd eveneens pas na de oorlog vrijgegeven. Deze ten dele gecamoufleerde mitrailleurpost moest de driepijlerbrug en de weg eroverheen beschermen (route Ceppagna naar San Pietro) (foto US Army). Rechts: Deze opname toont zowel de oude bochtige weg als de nieuwe (achtergrond links).

taljon van het 143e nog slechts 340 mannen, terwijl de bataljonscommandant, overste Willam W. Burgess, gewond was en twee compagniecommandanten gesneuveld waren.

Om de troepen om de Monte Sammucro te ondersteunen, stuurde generaal Clark het 504e Parachutistenbataljon naar generaal Keyes. Deze eenheid had eerder op de rechterflank van het Vijfde Leger geopereerd. Keyes wees hen toe aan generaal Walker die hen op de Monte Sammucro inzette om te helpen die in handen te houden.

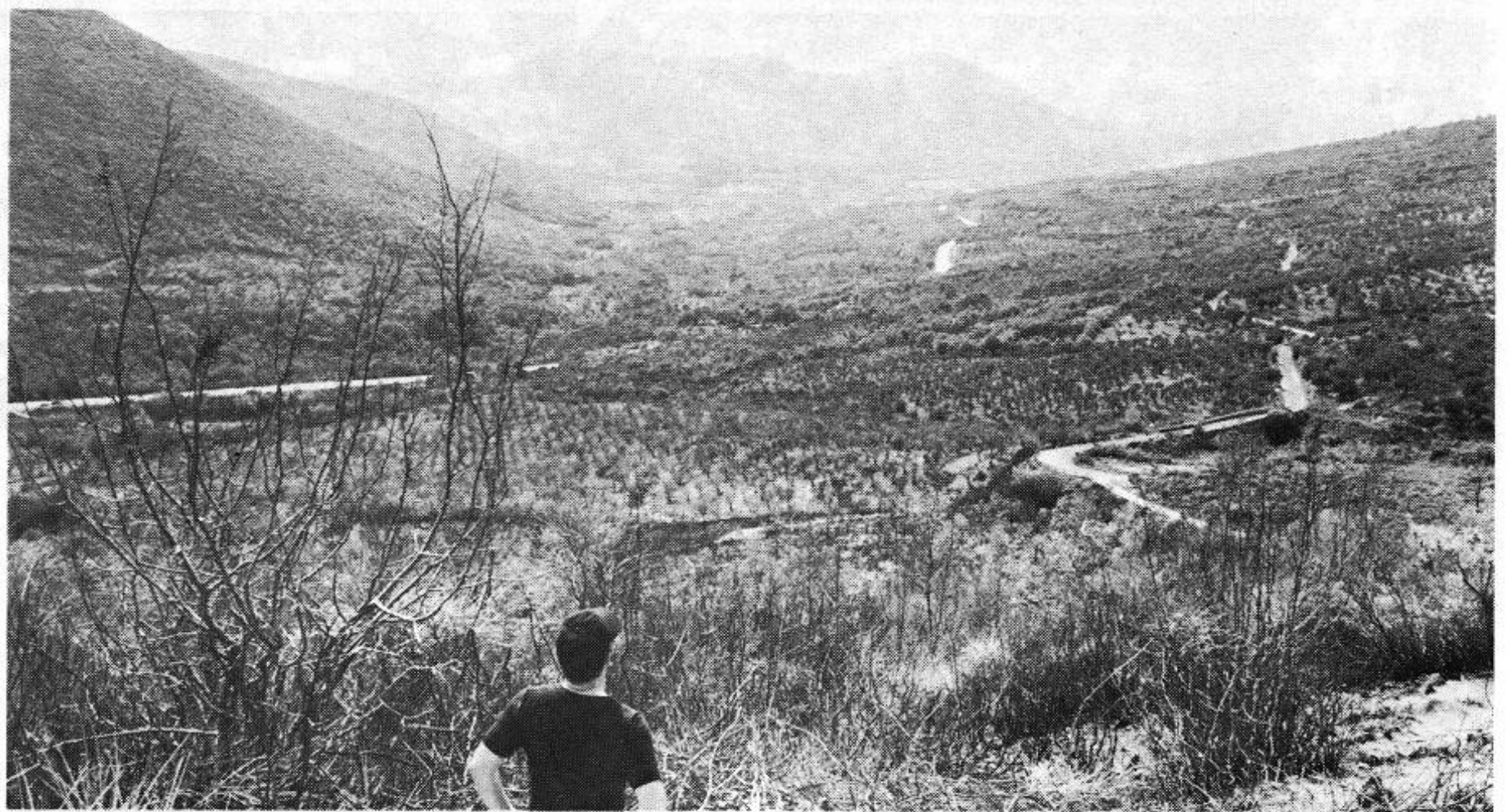
Het feit dat noch San Pietro noch de Monte Lungo was veroverd, om nog maar niet te spreken van San Vittore, was enorm teleurstellend voor generaal Walker. Hij was echter al snel weer over deze slag heen en bezig met een nieuw plan.

DE TWEEDE AANVAL

De tweede aanval op San Pietro werd eigenlijk gepland tijdens een bezoek van brigade-generaal Donald W. Brann op 9 december aan generaal Walker. Brann vertelde dat generaal Clark geporteerd was voor een grotere inzet van pantsermaterieel. Clark had om de 1e Pantserdivisie gevraagd en die ook gekregen, maar Brann begreep het eigenlijk niet zo goed aangezien het een moeilijk terrein was voor zo'n divisie. Zou een aantal tanks van het aan Walker toegevoegde tankbataljon niet kunnen worden ingezet om San Pietro te veroveren?

Walker dacht van niet. Het gebied was allesbehalve geschikt voor tanks. Maar aangezien zijn commandant tanks wilde inzetten en ook generaal Keyes deze wens had geuit, zei Walker dat hij het tenminste kon proberen.

Hij vroeg zijn tankbataljon, het 753e, een compagnie ter beschikking te stellen voor de op 12 december geplande aanval. Hij vertelde aan overste Joseph G. Felber, de bataljonscommandant, dat de tanks zouden worden ingezet ter ondersteuning van twee bataljons van het 143e die eerder op een

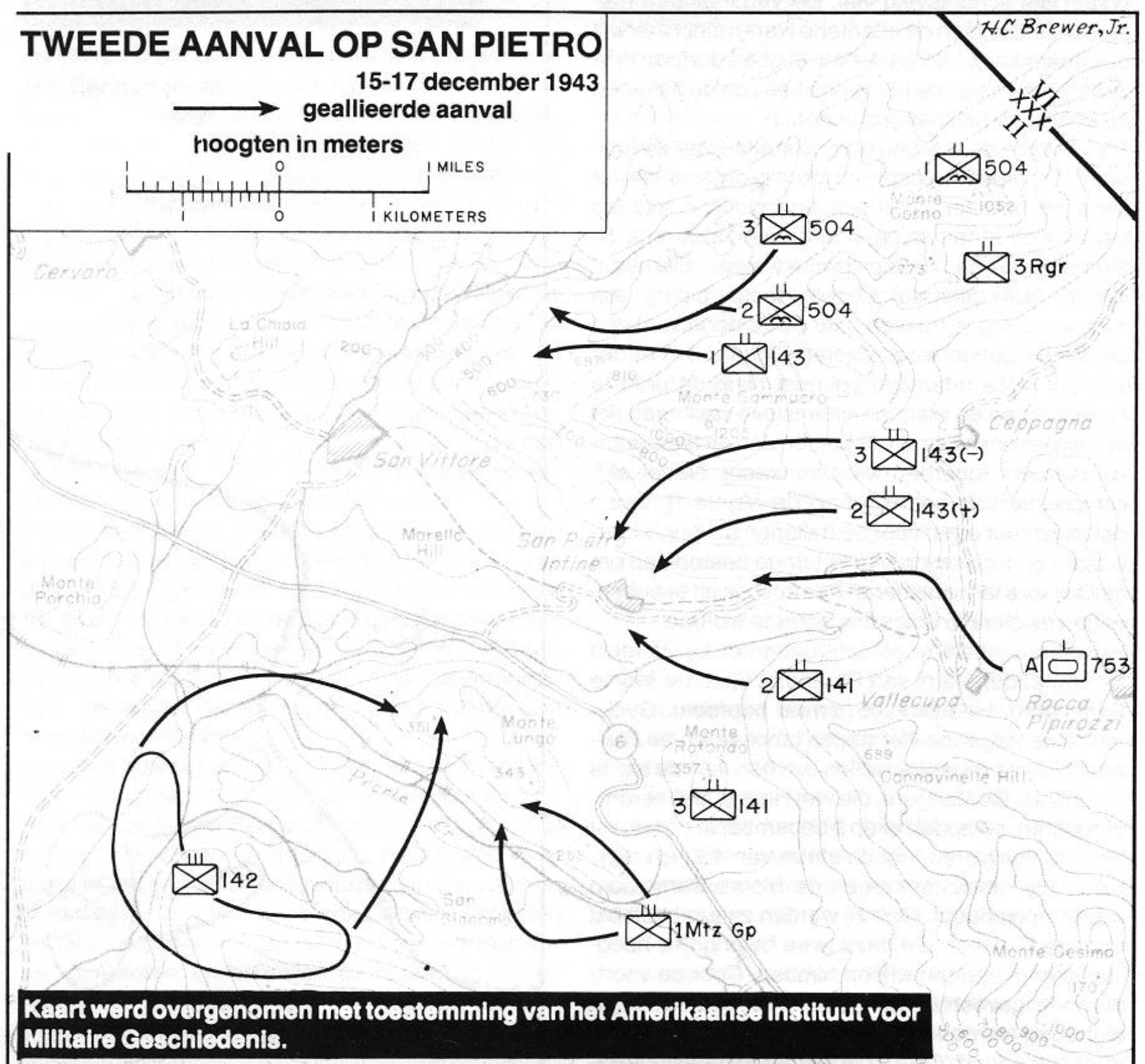
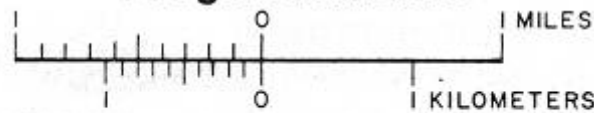


TWEEDE AANVAL OP SAN PIETRO

15-17 december 1943

geallieerde aanval

hoogten in meters



afstand van ongeveer duizend meter voor San Pietro tot staan waren gebracht.

De staf van het tankbataljon begon onmiddellijk kaarten en luchtfoto's te bestuderen om zich de terreinomstandigheden eigen te maken. De bevindingen waren bedroevend. Aan de zuidkant van de Monte Sammucro lagen diverse rivierbeddingen en geulen die door de Duitsers als tankvallen konden worden gebruikt. De weg van Ceppagna was amper breed genoeg voor tweerichtingsverkeer en tussen San Pietro en Ceppagna waren vier kritieke punten in de weg: een brugje, een drie meter brede duiker, een duiker van 4.50 meter en een uit drie delen bestaande brug. Objecten die stuk voor stuk door de Duitsers konden worden vernield.

Boven de weg maakten terrassen met olijfbomen en struikgewas het uitzicht vanaf de weg erg moeilijk terwijl de Duitsers zich daar gemakkelijk in zouden kunnen verbergen. Regen had de grond doorweekt en onbegaanbaar gemaakt. Het grootste probleem vormden echter de terrassen die van elkaar gescheiden waren door rotsmuren van één tot twee meter hoog. De paar muilezelpaden die vanaf de weg naar San Pietro voerden waren te ruw en op de meeste plaatsen te smal voor de tanks. Eén pad was wat beter, iets breder dan een meter. Het voerde naar het eerste terras naast de weg en vormde op het tweede terras een karrespoor dat bijna drie meter breed was. Bovendien moest de genie in staat worden geacht de tanks bij hun voorzichtige tocht via dit pad naar San Pietro te ondersteunen.

Toen de genisten geconfronteerd werden met deze vraagstelling, stelden zij een andere tactiek voor. Wanneer de tanks hoog genoeg zouden kunnen komen, zouden zij door een afdaling via de verschillende terrassen beter en sneller tot het dorp kunnen doordringen. In de nacht van 11 december effende de genie een pad via de terrassen naar deze hooggelegen uitgangsstelling. Toen de tankcompagnie voor het aanbreken van de dag echter probeerde daar te komen, kwamen zij tot de ontdekking dat het een onmogelijke route was. De voorste tank liep vast in de zachte grond en kon niet verder dan het tweede terras komen. Pogingen om hoger te komen, leverden alleen hoge modderfonteinen op. Toen de voorste tank uiteindelijk een rupsband kwijtraakte en de weg blokkeerde, gaf men het op. Toen het licht werd, concentreerde de accurate Duitse artillerie zich op de plaats waar men de ongewone tankgeluiden had gehoord.

Voor zijn volgende poging plande generaal Walker een grootschalige, geconcentreerde aanval op alle drie de doelen: San Pietro, de Monte Lungo en San Vittore.

In de eerste fase moest hij een groter deel van de Monte Sammucro in handen krijgen. Wanneer hij drie heuveltoppen ten westen van Heuvel 1205 in handen kon krijgen, zou hij de definitieve controle over het westelijke deel van dit massief krijgen. Hij kon dan om San Pietro heen en de ontsnappingsroute van de Duitsers van de Monte Lungo bedreigen doordat hij dan de vallei met Route no. 6 tussen de Monte Lungo en de Monte Sammucro volledig beheerste. Zijn troepen zouden zich dan bovendien in een gunstige uitgangspositie bevinden voor een opmars naar San Vittore. In de nacht van 14 december moesten het 504e en het 143e Regiment de drie lager gelegen heuvels aanvallen en voor het aanbreken van de dag hebben veroverd.

Daarna zou Walker de tweede fase inluiden door op 15 december tegen de middag met een tangbeweging San Pietro aan te vallen. Vanuit het oosten door tanks met ondersteuning van het 141e Infanterieregiment, vanuit het zuiden vanaf de Monte Rotondo. Wanneer de Duitsers in San Pietro konden worden uitgeschakeld, zich althans niet met vuursteun voor de Monte Lungo zouden kunnen bezighouden, zou het 142e in de avonduren vanuit het westen de Monte Lungo aanvallen. Ten slotte zou hij op 16 december na het aanbreken van de dag Italiaanse troepen de zuidoostkant van de Monte Lungo laten aanvallen om de zaak af te ronden. Op de 16e, zo hoopte hij althans, zou hij



Boven: De kleine brug aan de oude weg naar San Pietro zoals die er thans uitziet.



Boven: Het begin van het pad (aftakking weg Ceppagna-San Pietro) dat gebruikt werd door het 753e Tankbataljon in een poging het dorp te bereiken op 15 december 1943. Onder: Het pad gefotografeerd vanaf het dorp naar de weg aflopend.



dan de opmars naar San Vittore kunnen doorzetten.

Er was een heldere maan op de avond van 15 december en het 1e Bataljon van het 143e Infanterieregiment begaf zich op weg naar twee van de drie heuvels ten westen van Heuvel 1205. In feite moest dit een inleidende actie betekenen. Helaas was er op deze hoogte op de Monte Sammucro

weinig begroeiing en dank zij het heldere maanlicht hadden de Duitsers een goed uitzicht, terwijl zij zelf ingegraven en gecamoufleerd waren. Op tweederde van de afstand naar de eerste heuvel kwam het bataljon onder mitrailleur- en mortiervuur te liggen. Aangezien de mannen op de helling moeilijk konden manoeuvreren en slechts weinig konden doen om de goed ingegraven Duitsers onder vuur te



nemen, leden zij grote verliezen terwijl zij zich probeerden in te graven. Lang nadat het licht was geworden, het moment waarop generaal Walker de drie heuvels bezet wilde hebben, had het bataljon niet alleen gefaald in de verovering van het eerste doel maar tevens waren er nog maar 155 mannen die in staat waren om te vechten, terwijl bovendien de munitie bijna op was. Om voorraden aan te voeren en gewonden af te voeren, werden er die middag diverse levensgevaarlijke tochten naar beneden en boven gemaakt.

Vlak bij hen maakte het 504e praktisch hetzelfde mee. De parachutisten bereikten een punt dat op 500 meter van hun doel lag, maar daarna kwamen zij geen meter meer vooruit. Toen het Duitse vuur hun de weg verder afsneed, trokken de parachutisten zich terug waarna zij zich op Heuvel 1205 ingroeven. Het was nu overduidelijk dat de Duitsers de weg voor een terugtocht vanaf de Monte Lungo en vanuit San Pietro wilden vrijhouden, terwijl zij deze twee doelen bovendien niet wensten op te geven. Dit werd duidelijk toen de tweede fase van het operatieplan van generaal Walker begon.



Boven: De slag om San Pietro bestond eigenlijk uit twee gevechten, 8 en 9 december en van 15 tot 17 december. Deze foto toont soldaten die het effect van het artilleriebombardement op de Monte Lungo op 15 december '43 gadeslaan (foto US Army). **Midden:** Wij ontdekten dat we precies op de plek stonden waar het 1e en 3e Tankpeloton van de A-compagnie van het 753e Eskadron aan de terugtocht waren begonnen.

DE TANKAANVAL

De divisiecommandant had tijdens een vergadering, twee dagen eerder, toen hij zijn plannen met zijn ondercommandanten had doorgenomen, een idee aangenomen en uitgewerkt van de commandant van het 753e Tankbataljon.

Kolonel stelde voor om de A-Compagnie die de aanval moest uitvoeren, via de weg van Ceppagna rechtstreeks naar San Pietro te laten doorstoten. De infanterie zou dan via de hellingen en de terrassen en via de verschillende karresporen ook naar San Pietro moeten oprukken onder dekking van de tanks op de weg. Generaal Walker stelde voor om vervolgens de tankcolonne in tweeën te splitsen op het punt waar het min of meer voor tanks geschikte karrespoor van de hoofdweg afboog.

De cavaleristen maakten het schema ingewikkelder. Zij besloten dat het voorste tankpeloton tot aan het karrespoor zou rijden waar de eerste groep dit spoor zou gaan volgen naar een plaats op een terras boven de weg van waaruit zij de noordoostkant van de Monte Lungo met hun vuur zouden kunnen bestrijken. De tweede groep zou de weg

verder volgen om dan onder San Pietro langs te rijden om de westelijke uitgangen van het dorp af te grendelen. Het tweede peloton zou het karrespoor nemen en ook een groep achterlaten om dekkingsvuur te kunnen afgeven, terwijl de rest zover zou doorgaan tot zij de noordelijke uitgangen van het dorp zouden kunnen bestrijken. Wanneer de omstandigheden het zouden toelaten, zouden de tanks ten slotte vanuit het noorden en het westen in San Pietro bij elkaar komen.

De cavalerie vroeg een rookgordijn op de Monte Lungo aan, een rookgordijn op de westpunt van de Monte Sammucro, een hevig voorbereidende artillerievuur op San Pietro, directe vuursteun vanaf de Monte Rotonde en ten slotte infanterietroepen om de tanks te beschermen. Aangezien de weg ongetwijfeld ondermijnd zou zijn en de duikers en de bruggen waarschijnlijk zouden worden opgeblazen, vroeg de cavalerie bovendien twee Valentine brugleggers-tanks aan.

Generaal Walker honoreerde alle aanvragen. Een compagnie tankdestroyers op de Cannavinelleheuvel zou vuursteun geven terwijl een infanteriecompagnie de tanks op hun weg moest beschermen. Van het Britse Tiende Korps kreeg hij twee Valentinetanks waarvan er bij aankomst slechts één operationeel bleek. De bemanning, die door de C-Compagnie van het 753e Tankbataljon was geleverd, had minder dan 24 uur de tijd om met deze speciale tank te leren omgaan.

Terwijl de cavalerie vanuit het oosten San Pietro zou aanvallen, moest een bataljon van het 141e Infanterieregiment van de Monte Rotondo afdalen en via de vallei tussen deze berg en de Monte Sammucro de steile hellingen naar de hoofdweg beklimmen en San Pietro vanuit het zuiden aanvallen. Om San Pietro nog verder onder druk te zetten, gaf generaal Walker het bataljon van het 143e, dat op dat moment het westelijke deel van de Monte Sammucro moest hebben veroverd, opdracht om



die eenheden die konden worden gemist, via de hellingen San Pietro vanuit het noorden te laten bestoken.

Alhoewel de inleidende operaties in het westelijke deel van de Monte Sammucro met als doelen de drie heuvels, mislukt waren, ging generaal Walker toch door met de tweede fase van de operatie op het geplande tijdstip. Op 15 december om 11.00 uur vertrokken het 1e en het 3e Peloton van het 753e Tankbataljon in een optrekkende mist vanuit hun verzamelgebied. De tanks van de twee pelotons reden door elkaar om een soepele scheiding

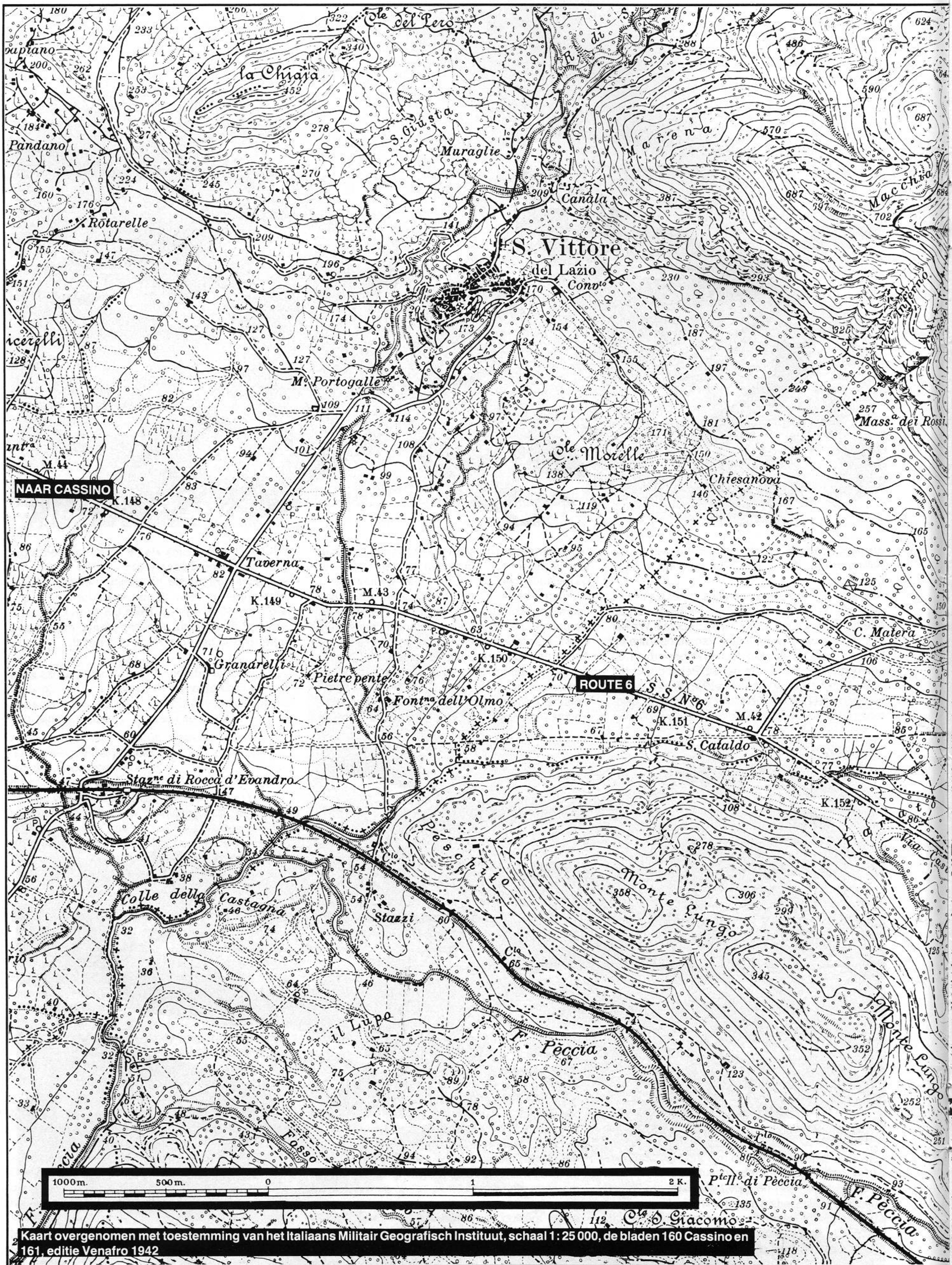
bij het karrespoor mogelijk te kunnen maken. Op de startlijn, bij een bocht in de weg, stopten de tanks en de tankdestroyers om San Pietro gedurende 15 minuten te bestoken. Om 12.00 uur overschreed de voorste tank de startlijn, gevolgd door een tweede. Daarachter de Britse Valentinetank en vervolgens veertien andere Shermans.

Achter de bocht was de weg in een steile helling van de Monte Sammucro uitgegraven met praktisch geen enkel recht stuk meer, terwijl de weg af en toe zelfs 180 graden de andere kant uit kronkelde. Rechts van de weg werd elke manoeuvre-mogelijk-

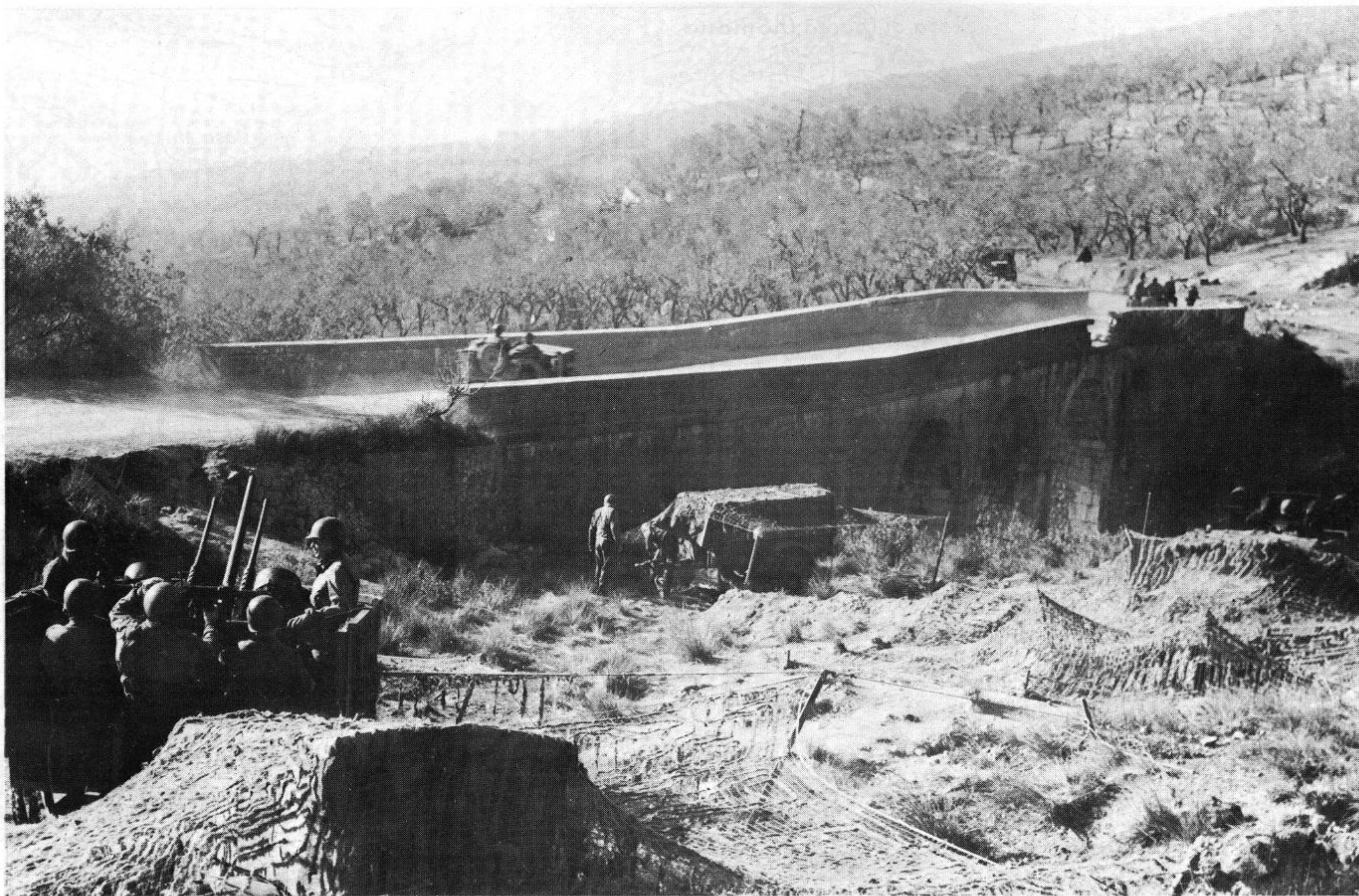
Boven: Dezelfde plek als de vorige afbeelding, doch dan kijkend naar het oosten. De foto toont een gecamoufleerde half-track met M15-affuit bestaande uit een 37mm-snelvuurkanon en tweeling .50 mitrailleur (foto US Army). Onder: September 1977, op dezelfde plaats, met op de achtergrond het dorp Rocca Pipirozzi.

heid geblokkeerd door de terrasmuren. Links van de weg liep het terrein steil naar beneden. Zonder dat de Duitse artillerie in actie kwam, passeerde de voorste tank (op de kaart no. 1) het bruggetje, de









grotere brug en de drie meter brede duiker waarna de tank het karrespoor bereikte. De tank sloeg af naar rechts en kroop centimeter na centimeter naar boven, terwijl er nauwelijks genoeg ruimte was om te manoeuvreren. Nadat hij 100 meter gevorderd was, deelde de tankcommandant via de radio mee dat hij onmogelijk verder kon. De compagniescommandant gaf opdracht om het spoor te verlaten en via de terrassen een weg naar San Pietro te banen. Met behulp van zijn tank baande de tankcommandant zich een weg door de muur naar het terras dat vlakbij en boven de weg lag. Drie uur lang werkte de tank zich moeizaam in de richting van San Pietro waarbij diverse mitrailleurnesten werden uitgeschakeld en een Duitse commandopost met vijf officieren onder de voet werd gelopen. Tenslotte kwam San Pietro in het zicht, maar op dat moment, laat in de middag, kreeg de tankcommandant opdracht om terug te keren.

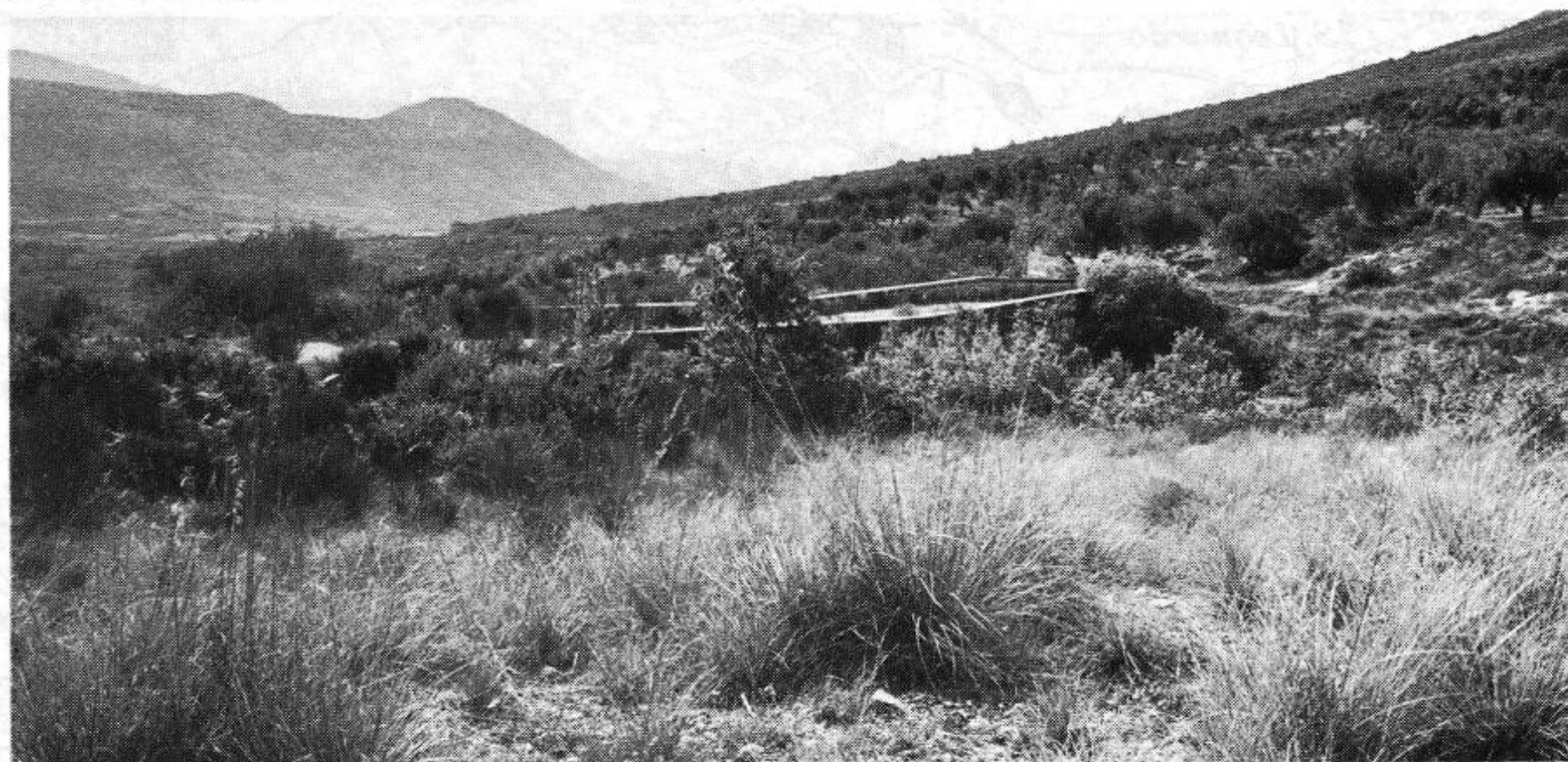
De tweede tank in de colonne (2) had de weg gevolgd en had de niet opgeblazen duiker kunnen gebruiken. Vlak achter de duiker liep de tank op een mijn. De bemanning bleef echter in de tank om doelen onder vuur te nemen die af en toe op de terrassen boven de weg opdoken.

De Valentinetank was de volgende in de colonne en toen de chauffeur tot de ontdekking kwam dat de duiker intact was, ging hij langs de weg staan om de overige tanks voorbij te laten rijden.

Op dit moment begon de Duitse artillerie te schieten.

De volgende tanks (3, 4 en 5) passeerden de Valentinetank en tank no. 2 die door een mijn was uitgeschakeld. Toen de eerste van deze drie tanks het andere spoor wilde nemen, kwam de tankcommandant tot de ontdekking dat dit door een uitgeschakelde Duitse MkIV tank geblokkeerd was. Hij gaf dit bericht via de radio door aan zijn compagniescommandant, die mede door het eerdere bericht dat de terrassen te steil waren voor de tanks, besloot om al zijn tanks via de weg naar doelen voor San Pietro te laten oprukken waar zij in stelling zouden moeten gaan om de infanterie-aanval die vanuit het zuiden zou komen met hun vuur te ondersteunen. De drie tanks namen dus de weg, maar vlak achter de duiker kreeg de eerste tank een

Boven: Close-up van de driepijlerbrug, genomen op 8 januari 1944. Op 17 december viel San Pietro en San Vittore, 3,5 km ten westen hiervan, viel op 6 januari daaropvolgend: de strijd om Monte Cassino moest nog beginnen (foto US Army). Onder: Aan de brug is sedert 1944 niets veranderd – alleen de voorgrond bemoeilijkt de vergelijking.



voltreffer met een anti-tankgranaat waarna de tank ontplofte. De tweede tank slaagde erin over de duiker te rijden, maar werd kort daarna twee keer vlak achter elkaar getroffen waarna hij in brand vloog. De derde tank werd nog voor de duiker drie keer geraakt en vloog ook in brand.

Bij de duiker probeerden de volgende twee tanks (6 en 7) langs de Valentine te rijden, maar ook zij liepen op een mijn. Tank no. 8 probeerde een van de uitgeschakelde tanks van de weg te duwen, maar liep daarbij zelf ook op een mijn. Tank no. 9 slaagde er ook niet in de uitgeschakelde tanks van de weg te duwen en probeerde daarna tevergeefs het terras te beklimmen.

Toen de compagniescommandant van de voorste tank hoorde dat die via de terrassen in de buurt van San Pietro was gekomen, gaf hij de rest van de tanks (10, 11, 12 en 13) opdracht dezelfde route te nemen. De eerste tank die het probeerde, sloeg om waardoor de weg voor de rest geblokkeerd werd. De tweede tank verspeelde een rupsband, terwijl de derde tank van het terras afgleed, anderhalve meter naar beneden viel en ook op zijn kant terecht-

kwam. De vierde tank botste tegen een van de uitgeschakelde tanks.

De laatste drie tanks (14, 15 en 16) probeerden een ander pad te nemen om te proberen via de terrassen in de buurt van San Pietro te komen. Twee tanks verspeelden een rupsband, terwijl de derde tank voor een niet te passeren kloof kwam te staan. Toen het avond werd, kreeg de compagniescommandant van het bataljon opdracht om zijn tanks terug te trekken. Van de zestien ingezette Sherman tanks werden er zeven uitgeschakeld, vijf beschadigd terwijl er slechts vier onbeschadigd terugkeerden. Zij brachten de tankbemanningen van de negen andere tanks mee terug en een aantal mannen van de Valentinetank. De Valentine was weliswaar onbeschadigd, maar zat helemaal opgesloten tussen de uitgeschakelde tanks. Verschillende beschadigde tanks konden worden geborgen en de cavaleristen hoopten de volgende dag hun tanks weer te kunnen ophalen.

Het terrein, de mijnen en het verdedigingsvuur hadden niet alleen de tanks, maar ook de E-Compagnie onder leiding van kapitein Eben C. Bergman,



die met de tanks moest samenwerken, tot staan gebracht. De infanterie was al meteen na het overschrijden van de startlijn vastgepind door een hevig vijandelijk vuur. Dit gold ook voor het 2e en het 3e Bataljon van het 143e Infanterieregiment die vanaf de Monte Sammucro San Pietro van achteren hadden moeten aanvallen; zij waren na 300 meter al door mortier-, artillerie en mitrailleurvuur tot staan gebracht.

DE LAATSTE AANVAL

Even na de middag was het 2e Bataljon van het 141e Infanterieregiment ten zuiden van San Pietro aan de aanval begonnen. Anderhalf uur later beklommen de twee voorste compagnieën, na de diepe vallei tussen de Monte Rotondo en de Monte Sammucro (door de soldaten 'Vallei des doods' gedoopt) te zijn overgestoken, de steile helling ten zuiden van San Pietro. Zij staken de weg naar Ceppagna over en naderden de zuidkant van het dorp. Een lange stenen muur, die in hoogte varieerde van 2.50 tot 6.00 meter, vormde een uitstekende bescherming tegen het vijandelijk vuur vanuit het dorp terwijl de soldaten hierdoor ook een goede vuurlinie konden vormen. Door op elkaars schouders te klimmen, slaagde een aantal soldaten erin via de terrassen naar het dorp te sluipen waar zij zonder succes vijandelijke mitrailleurnesten met handgranaten probeerden uit te schakelen. Mortiergranaten die op het dorp werden afgevuurd, leken weinig effect op de Duitsers te sorteren. Aangezien een aantal cavaleristen vanuit hun uitgeschakelde tanks in San Pietro dekking had gezocht, durfden de infanteristen geen artillerievuur

Boven: 'Aan het eind van het pad naar San Pietro liggen de gewonden en doden op draagbaren. De eersten worden naar de eerste hulp-post gebracht terwijl de geheel met dekens bedekten, stijf en vastgebonden op hun brancards, voorlopig blijven liggen – alleen de bemodderde laarzen steken onder de dekens uit'. Dit werd opgetekend door de genist Earl P. Powers van het 111e Engineer Combat Batalion in 1949 tijdens een herinneringstocht naar het Italiaanse slagveld. Onder: Sergio Andreanelli en Signore Domenico staan voor het herbouwde huis van Benedetto Nardella naast het verbindingspad.



op het dorp aan te vragen. De infanterie bevond zich trouwens toch te dicht bij het dorp om de eigen artillerie in te zetten. Eerder in de middag waren er al een paar granaten tussen de eigen troepen terechtgekomen.

Majoor Milton J. Landry, die zich met zijn 2e Bataljon aan de zuidrand van San Pietro bevond, schatte de sterkte van de Duitsers in het dorp op ongeveer

honderd man. De troepen meldden ten minste één tank of kanon in of bij het dorp, terwijl er zich nog eens vier op enige afstand van het dorp bevonden. Ondanks het betrekkelijk geringe aantal verdedigers was de uitwerking van hun vuur desastreus. Het dagrapport vermeldde dat de E-Compagnie die avond een officier en vijftig mannen telde, de F-Compagnie drie officieren en vijftenzestig mannen



terwijl de G-Compagnie nog slechts twee officieren en vierendertig mannen telde.

Onder druk van het regimentshoofdkwartier om San Pietro tegen elke prijs te veroveren, zetten de E- en de F-Compagnie, met de G-Compagnie in reserve, op 16 december om 01.00 uur de aanval op San Pietro in. Ondanks het feit dat alle telefoonverbindingen waren verbroken en er daardoor een slechte communicatie was met de ondersteunende eenheden, bereikten een paar mannen het dorp waarbij zij zich met granaten en bajonet een weg van huis naar huis baanden. Zij konden zich daar echter onmogelijk handhaven wanneer er niet direct versterkingen zouden worden aangevoerd. De mannen moesten zich weer achter de stenen muur terugtrekken.

Met in totaal niet meer dan 130 mannen, zette het 2e Bataljon op 16 december bij het aanbreken van de dag een nieuwe aanval in vanuit het westen. Weer bestormden de E- en de F-Compagnie, met de L-Compagnie in reserve, het dorp. Tegelijkertijd probeerde het 1e Bataljon van het 143e bij de top van de Monte Sammucro, de twee heuvels aan de westkant van de berg te veroveren. Beide bataljons maakten geen vorderingen. Die middag trok het beproefde 2e Bataljon van het 141e terug naar de Monte Rotondo. De volgende morgen, 17 decem-



Boven: Parachutisten van het 504e Regiment van de 82e Parachutistendivisie, lopen langs de weg naar San Pietro op 17 december 1943. Het 504e verloor vijftig man aan gesneuvelden in de gevechten om Monte Sammucro (Heuvel 1205). Zij namen de bezetting over van de doodvermoeide 143e 'T-Patchers' nadat de gevechten om het dorp voorbij waren (foto US Army). **Midden:** De overgebleven muur draagt nog altijd de sporen van de strijd; op de achtergrond het huis van mevr. Lisa Fuoco.



Links: Wanneer de parachutisten de ruïne van het huis van mevr. Fuoco voorbij zijn getrokken, zoeken genisten van het 111e Gevechtsbataljon de weg af naar landmijnen. De fotograaf was soldaat Bonnard van de fotografische afdeling van het 163e Korps Verbindingstroepen (US Army). **Boven:** Onze eenzame 'soldaat' volgt dezelfde route in september 1977.



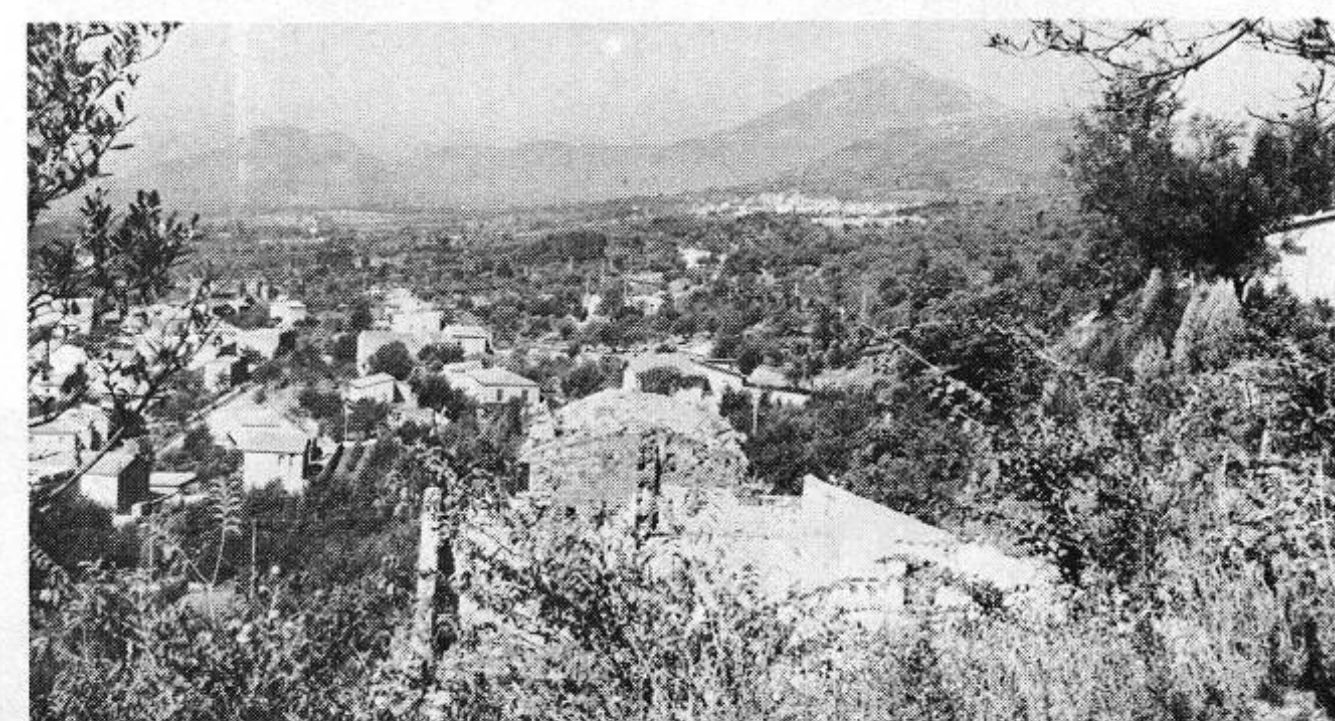
Links: Verderop langs de weg passeren parachutisten een uitgeschakelde Sherman van het 753e Tankbataljon – dit is naar alle waarschijnlijkheid tank no. 2 op de landschapskaart op de blz. 8/9 (US Army). Rechts: Vergelijkende foto.



Links: Italiaanse vrouwen; een vrouw draagt een kind, de anderen de schaarse overgebleven huishoudspullen. Zij lopen weg van het strijdgeveel in San Pietro en passeren een ander slachtoffer van het 753e Tankbataljon. Rechts: Vergelijkende foto.



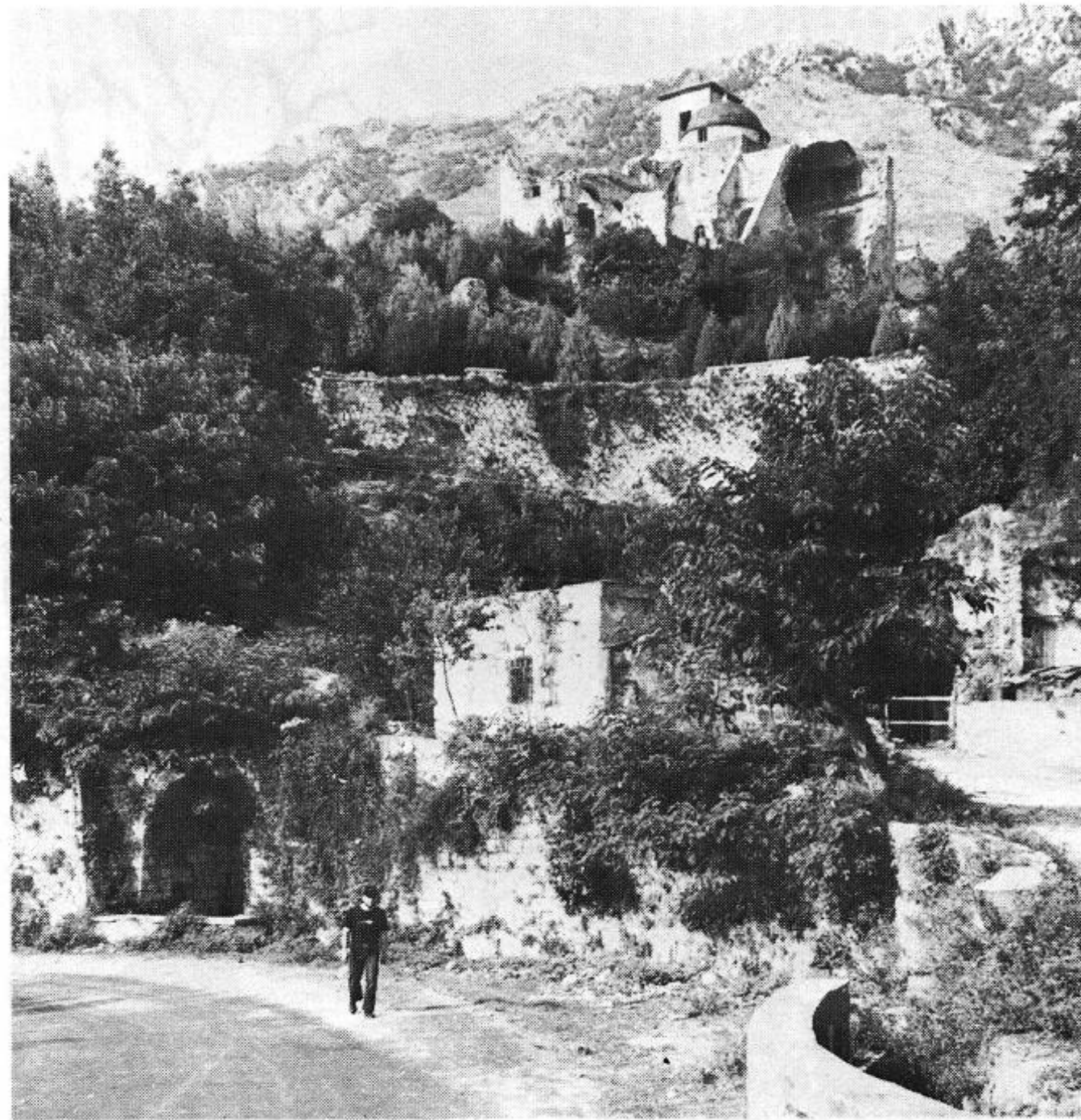
Links: Parachutisten treffen het dorp in puin aan, bijna voor 100% verwoest (US Army). Rechts: De heer Bucchino, die meehielp de ruïnes op te ruimen, vertelde ons dat precies op deze plek het hoekgebouw in San Pietro had gestaan (zie foto links).



Links en boven: Een van de gekantelde Shermans wordt gebruikt door soldaten als observatiepost en verdedigingspunt. Zij slaan de beschieting van Cassino gade op 6 februari 1944. Rechts: Het klooster is nog steeds intact (US Army).



Linksboven: Soldaten, gefotografeerd door verbindingsoldaat Bonnard, betreden San Pietro vanuit westelijke richting, route no. 6 (US Army).



Rechtsboven: Om de vergelijking enigszins treffend te krijgen, laten wij een 'Italiaanse soldaat' opmarcheren. Thans zijn de ruïnes volledig begroeid met bomen en struiken.



Linksboven: Op 31 december 1943 worden onder het toezien oog van kapelaan Robert E. Alsbaugh van het 1e Bataljon van het 141e Infanterieregiment de Amerikaanse gesneuvelden van San Pietro naar het tijdelijke



kerkhof van de 36e Divisie te Maranella gebracht (US Army). Rechtsboven: Aan het begin van het pad van het dorp staat het herbouwde huis van de heer Nardella.



Links: Bij het verwoeste huis van Lisa Fuoco installeren sergeant Earl P. Stanguard en soldaat Joe Albrightson een verbindingsslijn om de communicatie op gang te brengen.



Rechts: Vergelijkende foto. Ondanks dat het huis in 1965 herbouwd werd bleef nog wat van de oorspronkelijke ruïne bestaan. Op de achtergrond Monte Sammuccro.

ber, werd het uitgeputte 1e Bataljon vervangen door het 1e Bataljon van het 141e. De mannen lieten de Monte Sammucro achter zich en konden gaan genieten van een welverdiende rust in een bivakgebied.

De verdedigers van San Pietro, een bataljon van de 29e Pantsergrenadierdivisie, hadden hun taak, in opdracht van Hitler, meer dan volbracht. Alhoewel zij bereid waren om hun verbitterde gevechten voort te zetten, zouden de beslissingen inzake San Pietro door een aantal gebeurtenissen van de andere kant van de 'Vallei des doods' worden bepaald.

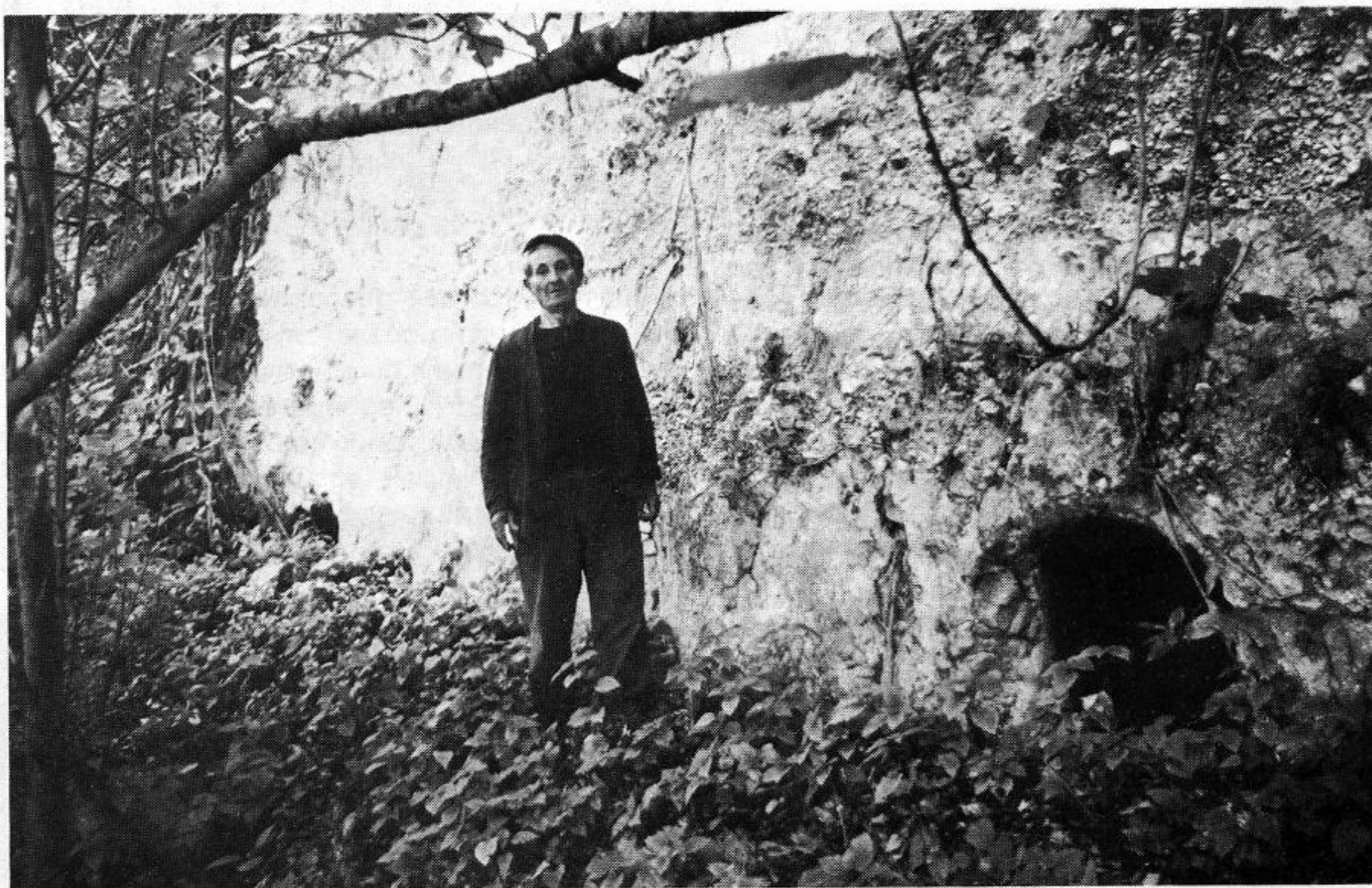
In de nacht van 15 december waren het 2e Bataljon van het 142e en het 3e Bataljon van het 143e in westelijke richting via Route no. 6 om de zuidelijke punt van de Monte Lungo heen getrokken. Na door het dal tussen de Monte Lungo en de Monte Maggiore te zijn getrokken, beklommen de beide bataljons de westelijke helling van de Monte Lungo. Zij verrasten de Duitsers volkomen en bereikten bij het aanbreken van de dag de top van de berg. Halverwege de morgen van de 16e december beheersten de Amerikanen het grootste deel van de Monte Lungo terwijl de nog aanwezige weerstandsnesten langzamerhand werden opgeruimd. Ook de 1e Italiaanse Gemotoriseerde Groep werd ingezet om dit succes uit te buiten en diezelfde middag was de verovering van de Monte Lungo een feit.



Mevrouw Caterina Nardelli en haar familie bedanken op 17 december 1943 kolonel William H. Martin, commandant van het 143e Infanterieregiment, voor hun bevrijding. Haar man Antoniuccio staat links achter haar en haar zoon Bonadetto staat ingeklemd tussen de kolonel en de militair met de 'röntgenogen' die erg lijkt op de acteur Tony Curtis. Caterina leeft nog steeds en woont in Amerika. Kolonel Martin werd na een mislukte aanval over de Rapidorivier door generaal Mark Clark van zijn commando ontheven in januari 1944. Hij stierf in Waco, Texas, op 20 juli 1969, toen hij naar de tv keek en zag hoe Neil Armstrong op de maan landde.



Nu zij de Monte Lungo kwijt waren en de Monte Sammucro onder zware druk stond, bestond het gevaar dat de Duitsers in San Pietro zouden worden afgesneden. Een enorm vuurgevecht op 16 december maskeerde 's middags hun terugtocht. 's Morgens was het op 17 december in San Pietro onheilspellend stil. De Amerikanen, die een hinderlaag verwachtten, trokken uiterst behoedzaam de ruïnes binnen om tot de ontdekking te komen dat het dorp verlaten was, op de doden na.

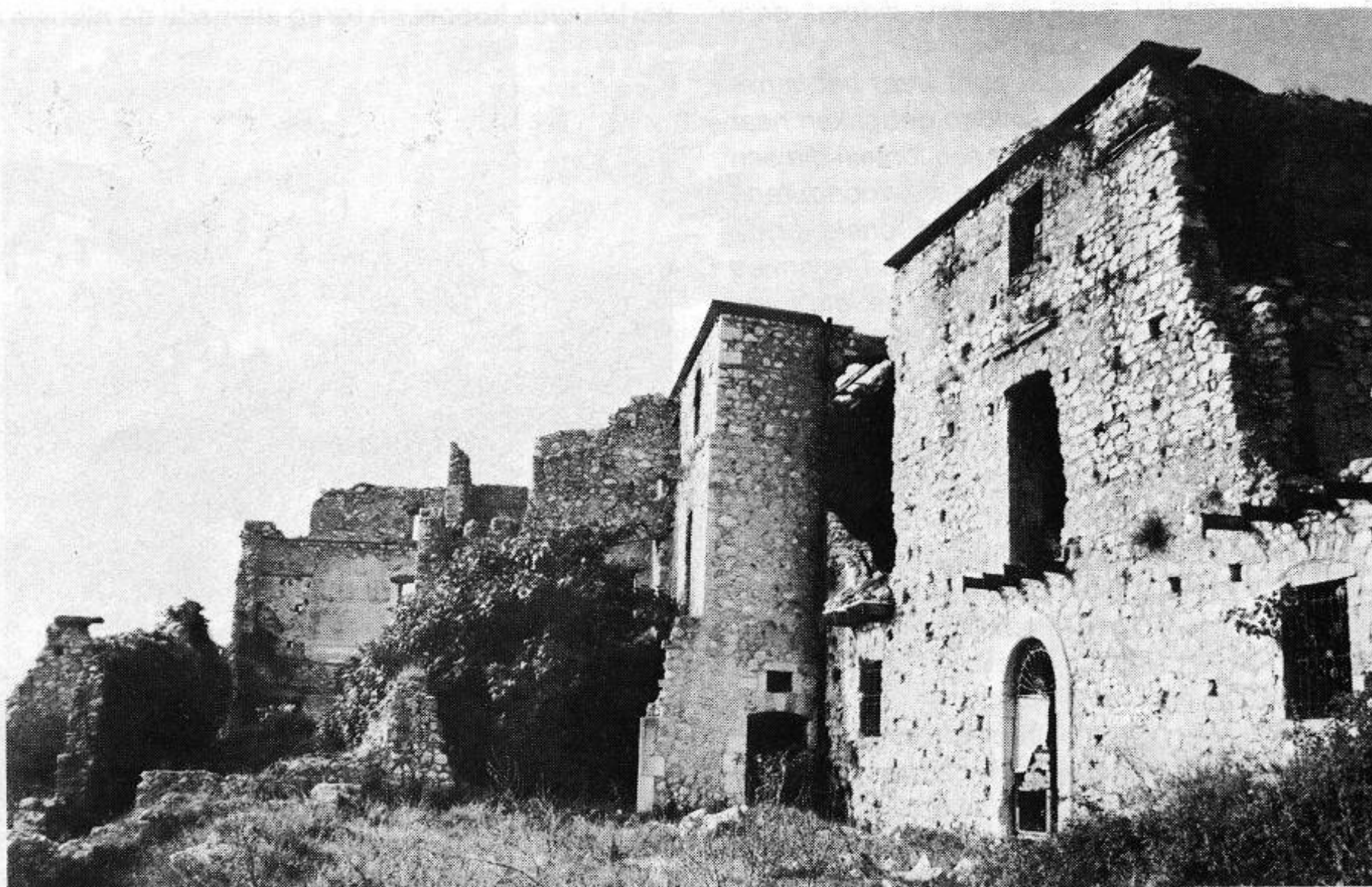


Links: Dorpelingen verlaten de beschermende grotten na het gevecht om San Pietro (US Army). Boven: De heer Antonio poseert naast dezelfde grot in september 1977.

SAN PIETRO TEGENWOORDIG

Toen de Amerikanen het verlaten San Pietro binnentrokken, bleek het praktisch geheel verwoest te zijn; de straten waren enorm grote puinhopen. Van de ongeveer duizend inwoners die in kelders of in de grotten van de Valle della Morte aan de westkant van het dorp dekking hadden gezocht, overleefden ongeveer 700 mensen de vreselijke gevechten. De helft van deze mensen kwam nog niet eens uit het dorp zelf, maar waren boeren en herders uit het omliggende gebied.

De Amerikanen benoemden de heer Antonio Boc-





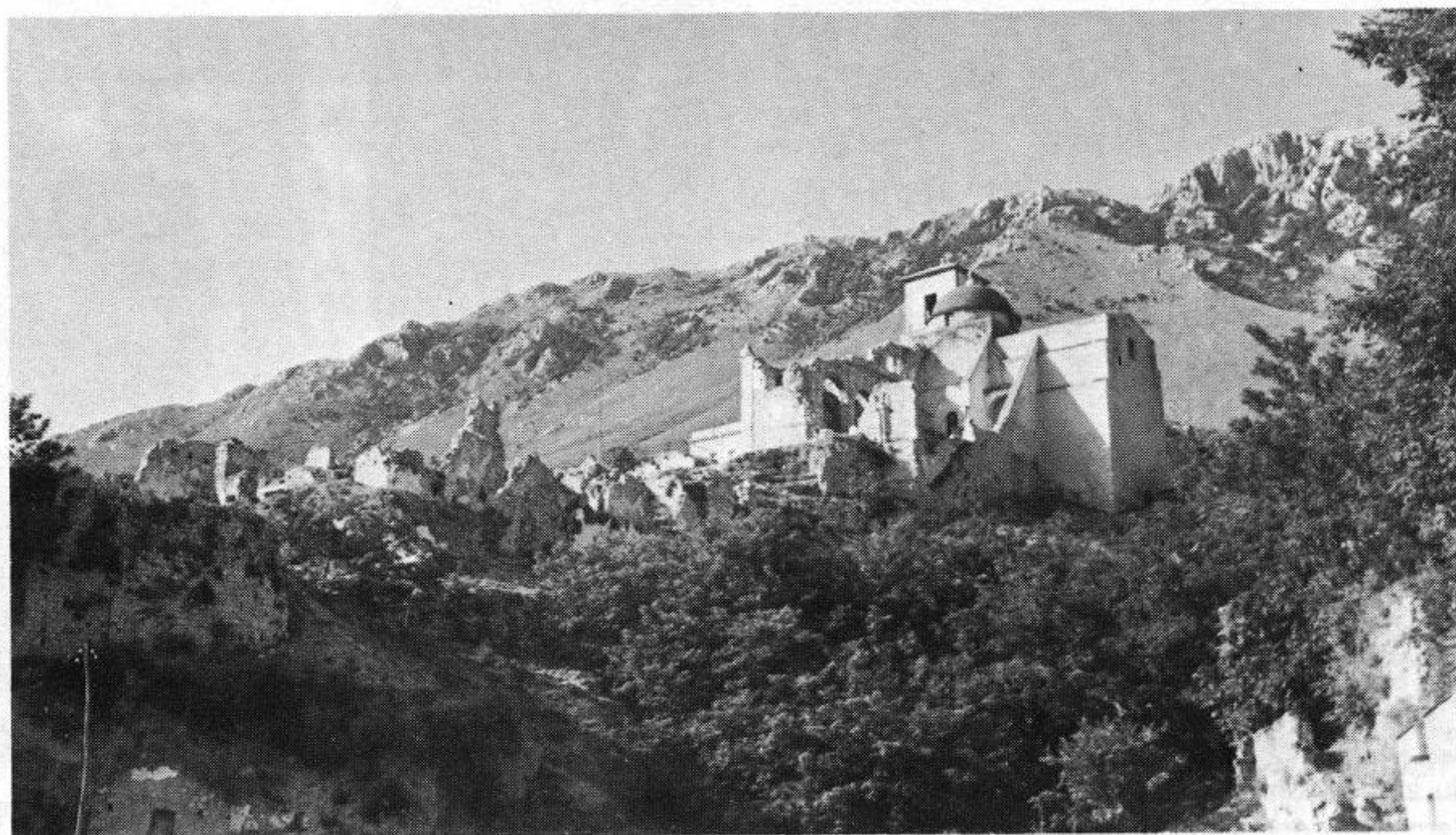
chino tot commandant van een ploeg van dertig mensen die het puin moesten ruimen en de gevaarlijke muren e.d. moesten omtrekken. De opruimingswerkzaamheden duurden ongeveer een halfjaar. Bij die werkzaamheden werd de toren van San Antonio gesloopt, terwijl de tweede kerk van San Michele werd hersteld en er een tweede toren werd bijgebouwd. De meeste huizen waren echter onbewoonbaar geworden en mede door het voortdurend aanwezige gevaar van aardbevingen, bouwden de mensen aan de voet van de heuvel een nieuwe stad: Campobasso. Slechts ongeveer veertig mensen keerden naar hun oude huizen terug; voor hen werd een waterleiding aangelegd die er eerst niet in het dorp was geweest.

Heden ten dage is de heer Bocchino een van de zes mensen die in het oude San Pietro een bestaan proberen te vinden. Samen met de heer Tannotto Domenico liet hij ons het oude dorp zien. Jonge bomen ontspruiten tussen de karkassen van de huizen en de steile, met gras begroeide steegjes, terwijl de verlaten poorten en portieken een eigenaardige schoonheid aan de spookstad verlenen. Op sommige punten kan men de straatnamen nog in de brokstukken van de muren gekerfd zien; namen als Via San Giovanni en Via San Angelo doen sterk aan het oude Romeinse tijdperk denken.

Midden in het dorp, op het punt waar het karrespoor dat de Amerikanen wilden gebruiken naar de Ceppagnaweg loopt, staat een fontein die een welkome verkoeling biedt tegen de voortdurend brandende zon. Bij de kerk van San Michele kon de heer Bocchino een probleem oplossen waarmee wij werden geconfronteerd toen wij de foto's van San Pietro hadden bestudeerd. Op de foto's uit 1944 kan men zien hoe de kerk totaal vernield is, terwijl een foto van de Amerikanen uit 1955 de herstelde kerk met een nieuwe toren laat zien. De lezers kunnen zich dus onze verbazing voorstellen toen wij tot de ontdekking kwamen dat de kerk weer vernield was en hetzelfde gat in de muur weer te zien was. De heer Bocchino loste het raadsel op door ons te vertellen dat de reparatiewerkzaamheden niet zo goed waren uitgevoerd en dat de zaak later weer was ingestort.

Wij werden naar beneden gebracht, langs de steile route die ook de dorpelingen hadden genomen om de beschermende grotten te bereiken; de grottingangen waren door randstortingen bijna geheel afgesloten geraakt. Iemand vertelde ons dat de

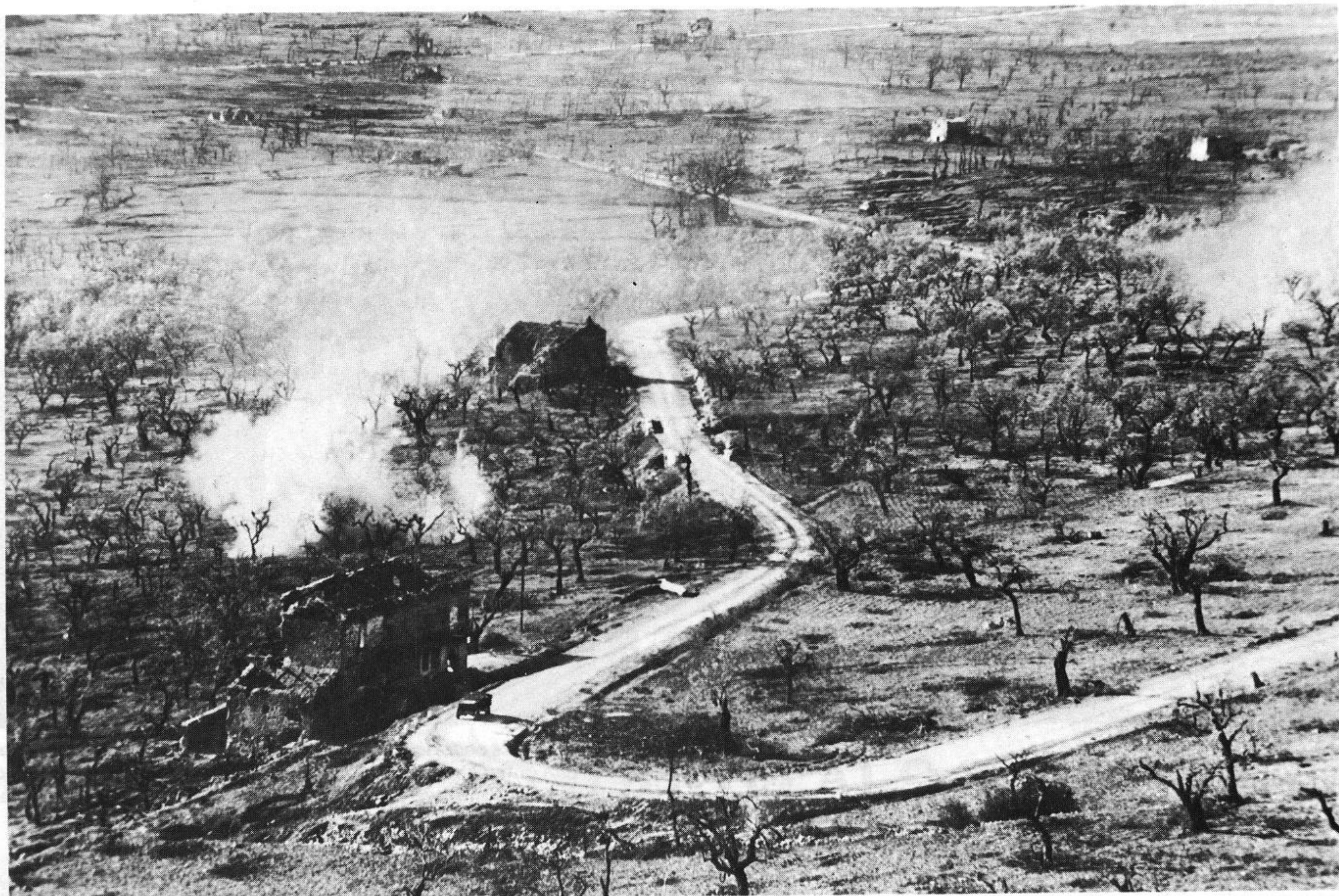
Drie opnamen van de kerk San Michele. Boven: Soldaten van het 142e Infanterieregiment Medische Troepen zoeken in San Pietro naar gewonden. De verwoeste kerk op de achtergrond (US Army).



Boven: Dezelfde kerk, gefotografeerd op 6 juni 1955 voor de Amerikaanse archieven. Let op de herbouwde koepel en toren alsmede de nieuwe muren aan het eind (US Army).



De kerk zoals die er thans uitziet, weer gedeeltelijk ingestort.



grotten gevaarlijk waren door de vele giftige slangen die er zaten, doch wij vonden alleen maar een paar blikken. Aan de heer Bocchino vroegen wij of er nog helmen en dergelijke overblijfselen in de grotten te vinden waren, maar volgens hem was alles bij de grote opruiming in 1944 als schroot van de hand gedaan.
De route die de Amerikaanse tanks hadden ge-

volgd, langs de slingerweg naar beneden zag er erg vredig uit. Aan het pad dat zich vanaf het dorp naar beneden kronkelde en waarlangs de tanks, de vele gewonden en doden in 1944 werden vervoerd, dook ineens de oude ruïne op van het huis van mevrouw Lisa Fuoco. Pas tien jaar na de oorlog keerde zij terug om haar huis te laten herbouwen. Een paar honderd meter verderop staat nog

een ruïne van een woning met een bord op een van de muren. De niet-Italiaans sprekende uitgever dacht dat dit bord betrekking had op de oorlog door het jaartal 1944, doch de tolk, Sergio Andrea-

Dodenvallei direct na de slag. Thans ligt hier het nieuwe stadje Campobasso beneden San Pietro gesitueerd.



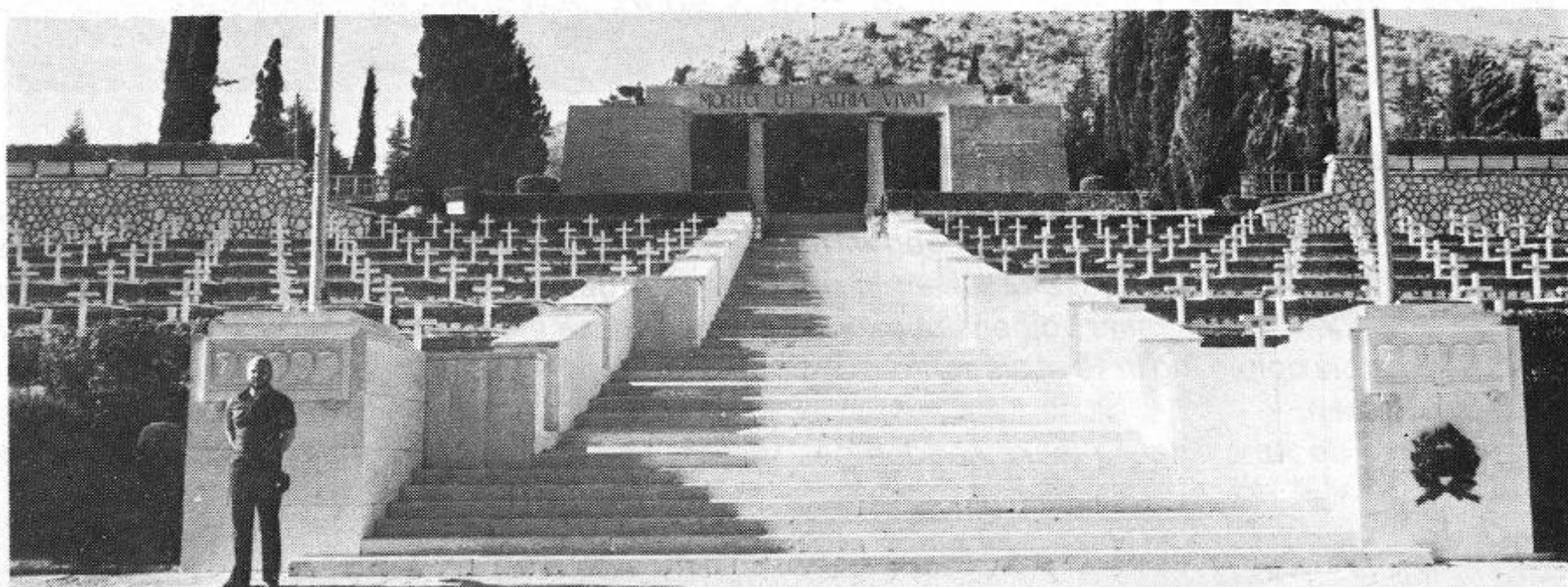


Links: Arbeiders onder leiding van de heer Bocchino bezig met de afbraak van de San Antoniokerk (toen de belangrijkste kerk van San Pietro) direct na de oorlog (US Army). Boven: Nu is de zijkant van de kerkrestanten overgroeid.

nelli, vertaalde de tekst en zei dat dit een herdenkingsplaat was die vermeldde dat vlakbij deze plek drie mensen bij een roofoverval om het leven waren gekomen.

Verderop lag nog steeds de drie-pijlerbrug zoals die door een Amerikaanse cameraman gedurende de slag was gefotografeerd, enige reparaties aan de brug vanwege granaatschade uitgezonderd. De weg heeft een totale reconstructie ondergaan; er lopen enige duikers onderdoor en de geheel vrijdragende brug loopt langs een nieuwe, in de heuvels ingehakte steengroeve.

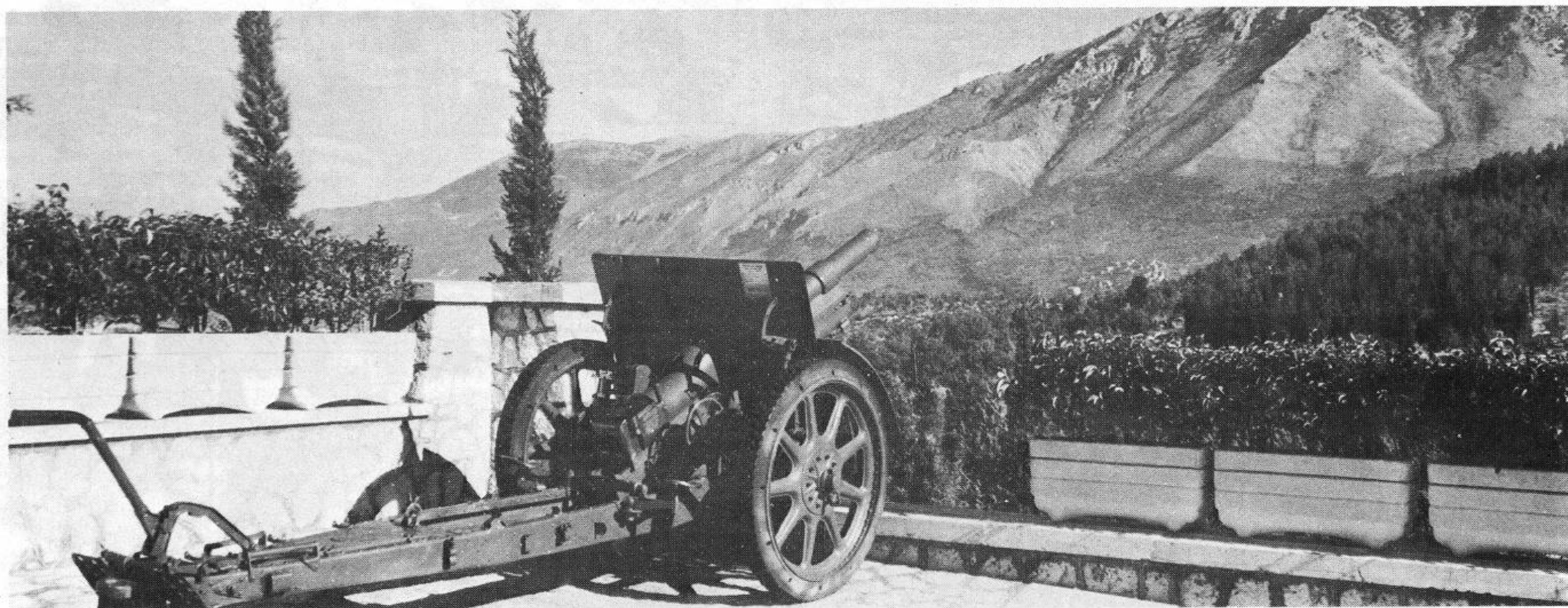
Wij hebben nu tweemaal het plaatsje San Pietro Infine bezocht maar het blijft een schokkende ervaring. De ingekorte, dertig minuten durende film 'De slag om San Pietro', door John Hurten in 1944 gemaakt, geeft een ware beschrijving van de oorlogsverschrikking. Het verwoeste dorp staat als voorbeeld voor zelfopoffering en menselijke ellende. Dit wordt nergens krachtiger getoond dan op het oorlogskerkhof van Monte Lungo, waar Italiaanse soldaten begraven liggen die sneuvelden gedurende de vrijheidsoorlog '43-'45. Zij stierven zij aan zij met de overige geallieerde troepen, doch



Boven: Het oorlogskerkhof op de flank van Monte Lungo; hier liggen 974 Italianen in de stenen tomben begraven. Het kerkhof werd geopend op 14 december 1963. Voor de ingang staat ex-luitenant Sergio Andreanelli, van de Genova Cavalleria, op dezelfde plaats waar hij stond als erewacht toen hij nog cadet was. Onder: Een Skodakanon wijst nog steeds dreigend naar San Pietro.

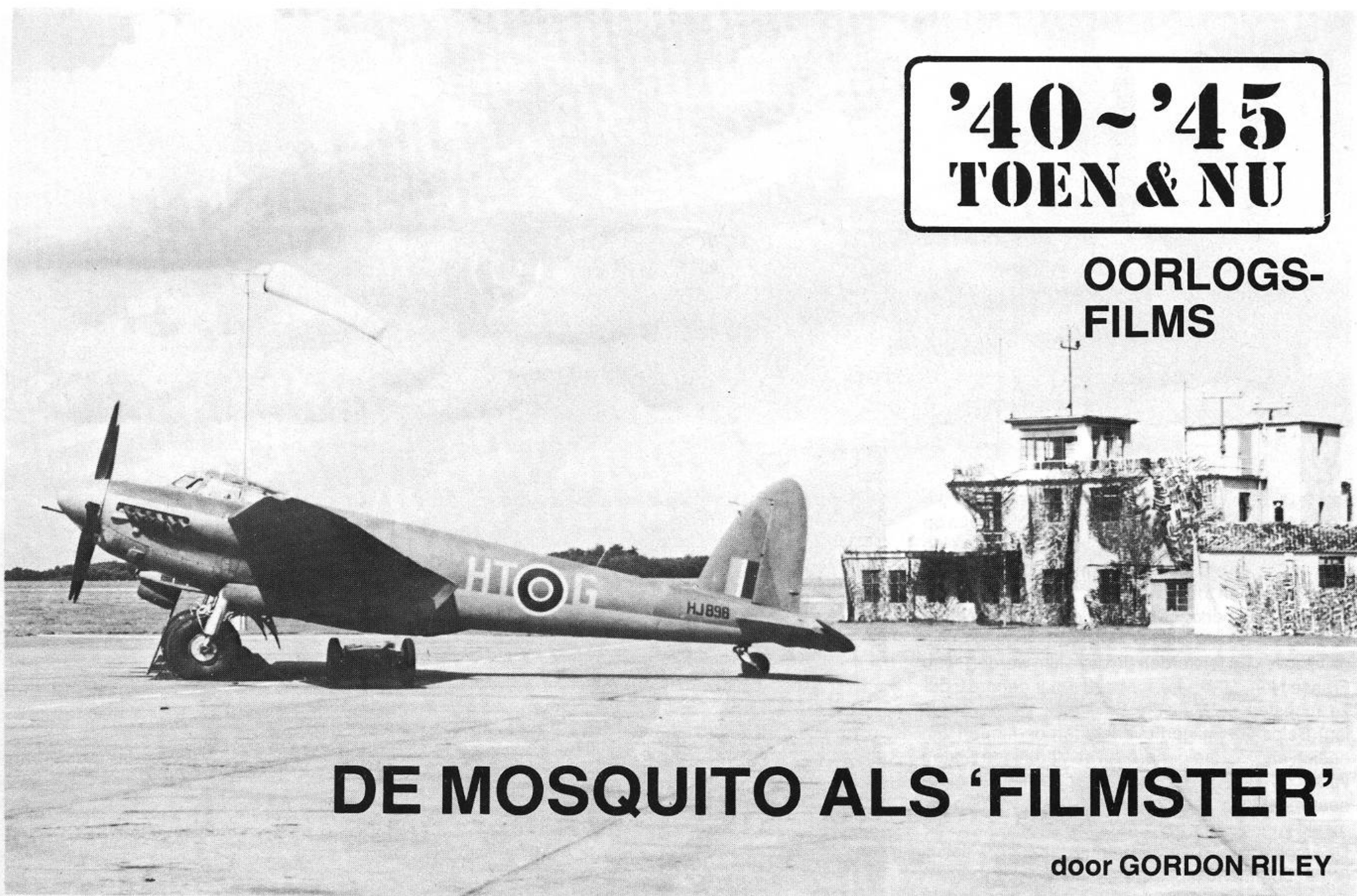
zo nu en dan liggen zij ook samen in een graf met gesneuvelden die met de Duitsers samenvochten tegen dezelfde Geallieerden. Men kan zich afvra-

gen waarvoor zij sneuvelden – omdat zij voor beide partijen vochten – maar wie is diegene die hierover mag oordelen?



**'40~'45
TOEN & NU**

**OORLOGS-
FILMS**



DE MOSQUITO ALS 'FILMSTER'

door GORDON RILEY

In juli 1963 werd door de Mirisch Film Corporation op het Engelse vliegveld Bovingdon van de R.A.F. een spectaculaire film opgenomen, 'Het 633e Squadron', over het beroemde vliegtuig van de Havilland: de Mosquito. De filmopnamen vielen toevalligerwijs samen met het afdanken van de laatste RAF-Mosquito's die nog dienst deden bij de 3e Luchtdoel eenheid, gelegen te Exeter. Voor deze gelegenheid werden de Mosquito's verplaatst naar Bovingdon, met uitzondering van twee vliegtuigen, een TIII die opgekocht was door de de Havilland Cy. en een TT35 die door de Liverpool Corp. werd aangekocht.

Bij aankomst op hun nieuwe basis bleek na een grondige inspectie dat vijf vliegtuigen luchtwaardig werden bevonden, terwijl drie alleen nog konden taxiën. De rest werd gebruikt voor achtergrond- en cockpitopnamen. Dit zou een van de laatste historische momenten worden waarbij vijf Mosquito's tegelijk in de lucht te zien zouden zijn.

Centraal in het te filmen verhaal stond de vernietiging van de zwaar-waterfabriek in Noorwegen t.b.v. de aanmaak van een Duitse atoombom. De enige manier om dit te klaren was het werpen van een 4000-ponds bom die niet beneden een enorm groot overstekend stuk rots diende te worden gegooid, waardoor de fabriek onder neerstortende rotsen zou worden bedolven. Daar de fabriek boven op een fjord was gelegen die zwaar verdedigd werd door Duits afweergeschut, hadden de vliegtuigen geen andere keus dan de flords in te vliegen en te hopen dat de Noorse verzetsbeweging het afweergeschut had uitgeschakeld.

De vliegtuigen zouden bovendien worden bewapend met vier in de neus gemonteerde mitrailleurs. Alle TT35-Mosquito's waren door het bommenluik voor andere doeleinden gebouwd en hadden derhalve ook nooit meer bewapening zoals de BIV serie II. De enige TIII benaderde hierdoor de NFII aardig.

De bemanningen die deze vliegtuigen moesten vliegen, hadden geen enkele ervaring met de Mosquito zodat ze eerst moesten lessen op de TIII-trainer, de TW 117, voordat ze op de TT35 werden losgelaten.

Terwijl het vliegend personeel onder commando

Een Mosquito TT35, TA719 (G-ASKC) omgedoopt tot HT-6/HS898, staat naast de controletoren te Bovingdon. Thans onder de hoede van het Skyfame Museum (R. W. Cranham).

van kapt. Johan Crewdson van Film Aviation Services Ltd. zich bekwaamde in het vliegen, werd er hard gewerkt door het grondpersoneel om de zilveren vliegtuigen als echte oorlogsvliegtuigen over te schilderen in de originele camouflagekleuren en de huidige geel-zwarte banden van de romp te halen, die het kenmerk waren van hun taak als 'zakken-slepers'. Alle vliegtuigen werden voorzien van de squadron-kentekens uit de HT-serie die gebruikt werden tijdens de oorlog door de BIV- en FBVI-typen. De HT-kentekens zijn hier in feite onjuist aangebracht omdat alleen eenmotorige jachtvliegtuigen, behorende bij de squadrons 601 en 154, deze kenmerken hadden.

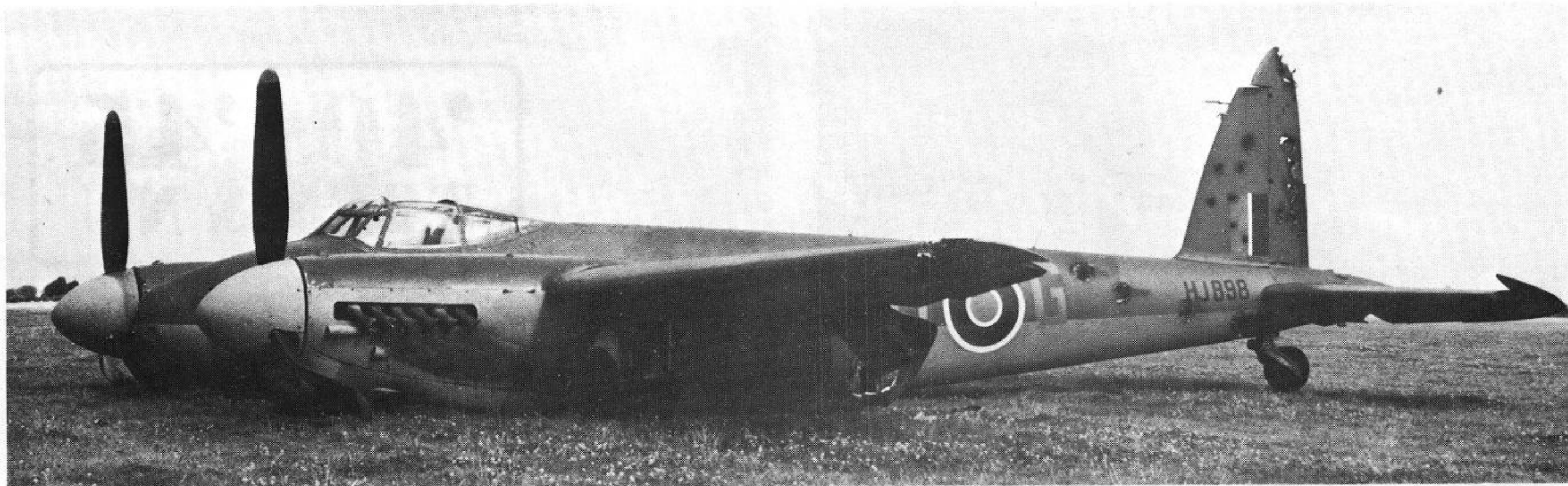
Er werd hoofdzakelijk vanaf het vliegveld Bovingdon gevlogen. De zee-scènes werden bij het eiland Skye in Schotland opgenomen omdat de gelijkenis goed bleek met de Noorse Fjord. Ofschoon de meeste vliegscènes indruk maakten, waren vooral de speciale effecten door de vliegstuits nogal kostbaar te noemen omdat daarbij drie Mosquito's totaal vernietigd werden.

Zoals reeds werd opgemerkt, konden drie vliegtuigen alleen taxiën, zij werden gebruikt voor de noodlandingsscènes waarbij het vliegtuig door zijn landingsgestel zou zakken en op zijn buik zou terechtkomen. Ongelukkigerwijs gebeurde dit toen het niet verwacht werd zodat een andere TT35 deze scène moest overdoen. Dit was de RS718 die taxiede als de HJ662/HT-C. De romp werd kwistig van 'mitrailleurkogelgaten' voorzien en zgn. brandvlekken werden door roet echt gemaakt. John Crewdson trok daarna zijn vliegtuig met volle snelheid op en trok het landingsgestel op het juiste moment vlak voor de camera's naar binnen. Een paar dagen later werd op dezelfde plek een scène opgenomen van enige gewapende boeren die probeerden de gevangengenomen bemanningsleden uit Duitse handen te bevrijden; dit waren de laatste filmopnamen.

De overgebleven TT35, de TA724, had een nog spectaculairder einde in de film omdat hij werd gebruikt als zwaargheavende terugkomer van een aanval en tegen een brandstofwagen moest opbot-

Een andere Mosquito TT35 was de RS718; deze maakte een buiklanding in de film '633 Squadron', hier te zien op Bovingdon tijdens het opschilderen van camouflagekleuren (Aviation News).





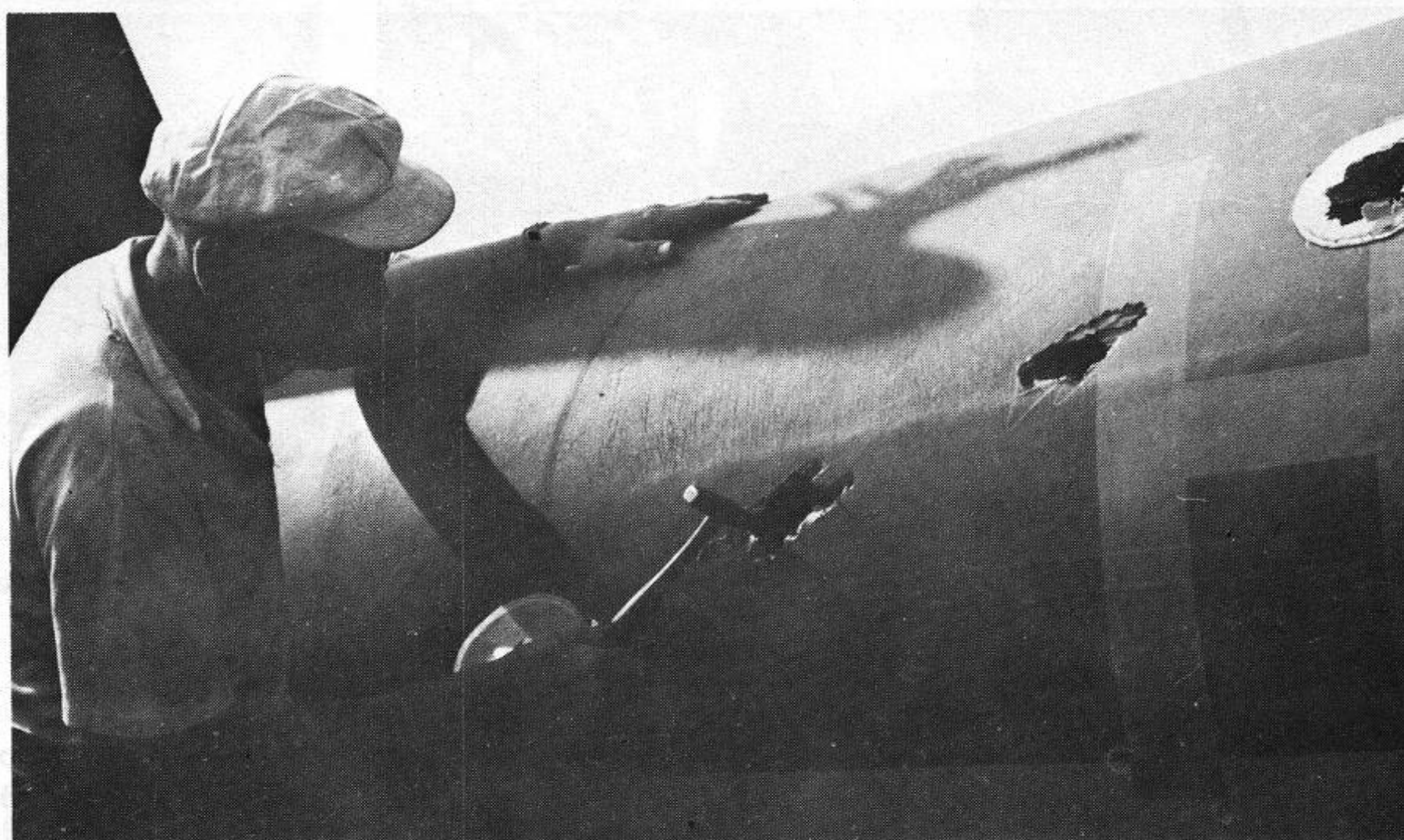
sen tijdens de landing. Om dit zonder persoonlijke ongelukken te laten verlopen, werd de Mosquito op afstand bediend en werd hij zorgvuldig naar de tankwagen geleid alwaar hij na de botsing keurig explodeerde en tot as verging.

Zoals in vele oorlogsfilms over de Tweede Wereldoorlog waren het altijd Duitse jachtvliegtuigen die de vliegvelden teisterden (In deze film werden twee Franse Nord 1002 vierzitters hiervoor gebruikt; deze moesten de Messerschmitt's BF109 voorstellen) Beide vliegtuigen overleefden de film en zijn nadien aan privé-eigenaren in de Verenigde Staten verkocht. Tijdens de vlucht naar de nieuwe eigenaar moest een noodlanding op pakijs worden gemaakt voor de kust van Labrador.

De luchtopnamen werden vanuit een B25J Mitchell lichte bommenwerper genomen die de burgerluchtvaartregistratie droeg van N9089Z. Nadien werd het vliegtuig op Biggin Hill achtergelaten, waar het een tijd lang een bekend silhouet was totdat het werd verplaatst naar het Historisch Luchtvaartmuseum te Southend waar het thans als een vliegtuig van het 98ste Squadron van de R.A.F. geregistreerd staat.

De film 'Het 633e Squadron' werd goed ontvangen door de pers. Vijf jaar later werd besloten nog een film te maken die hierop het vervolg moest worden en die de titel 'Mosquito Squadron' zou krijgen. De verfilming hiervan speelde zich eveneens grotendeels af op het vliegveld Bovingdon. Het verhaal volgde in wezen de luchtaanval op Amiens in 1944, waarin kapitein Pickard een leidende rol had bij de precisie-operatie bij de gevangenis in Amiens met als doel een aantal Franse verzetslieden te bevrijden.

In de filmversie werden de verzetshelden vervangen door krijgsgevangenen die moesten worden bevrijd en men nam de vrijheid om voor dit soort 'klusjes' een zgn. 'Highball'-bom te gebruiken, een zelfde exemplaar als waarmee de Roerdammen werden bestookt. Het was de bedoeling om met deze bom zowel de muren als de ondergrondse bunker in een klap onschadelijk te maken, waarna



Boven: Heiligschennis! De 'neergestorte' Mosquito! Midden: Kapitein John Crewdson maakt met de scherpe kant van de hamer zgn. gevechtsschade die op mitrailleurpaten moet lijken. (Aviation News en R. W. Cranham).

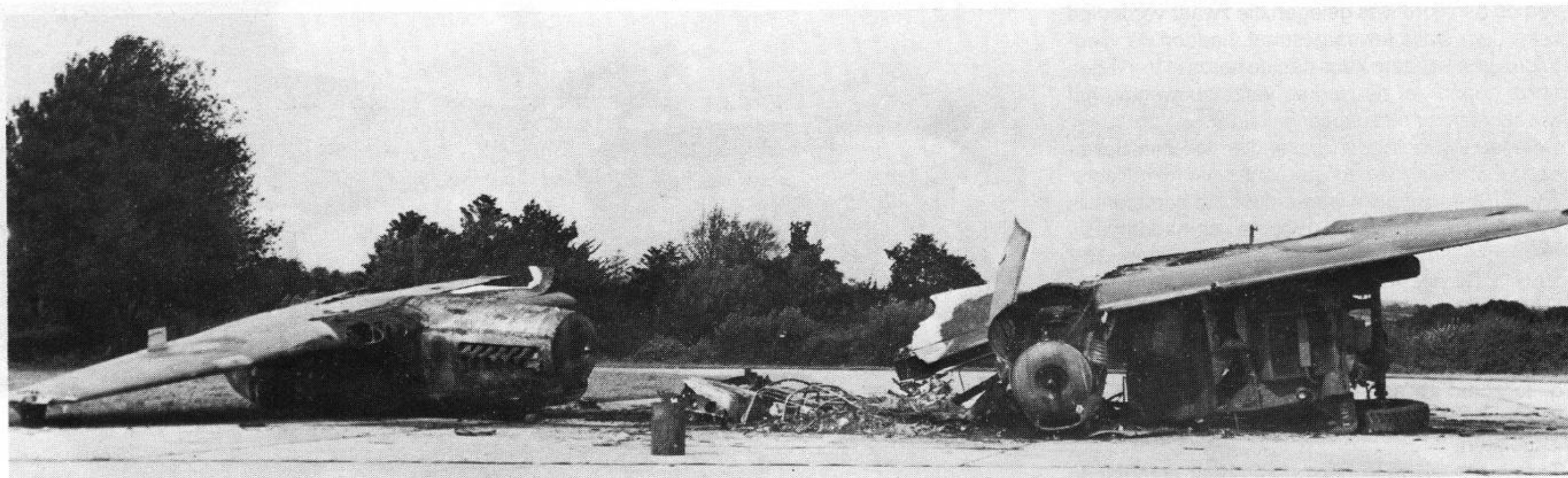
de weg voor de vlucht vrij zou komen. Het is interessant, te weten dat dit type kaatsbom eigenlijk was bedoeld tegen schepen en de zgn. Highball, een kleinere versie hiervan, was eveneens ontworpen door de beroemde geleerde Barnes Wallis.

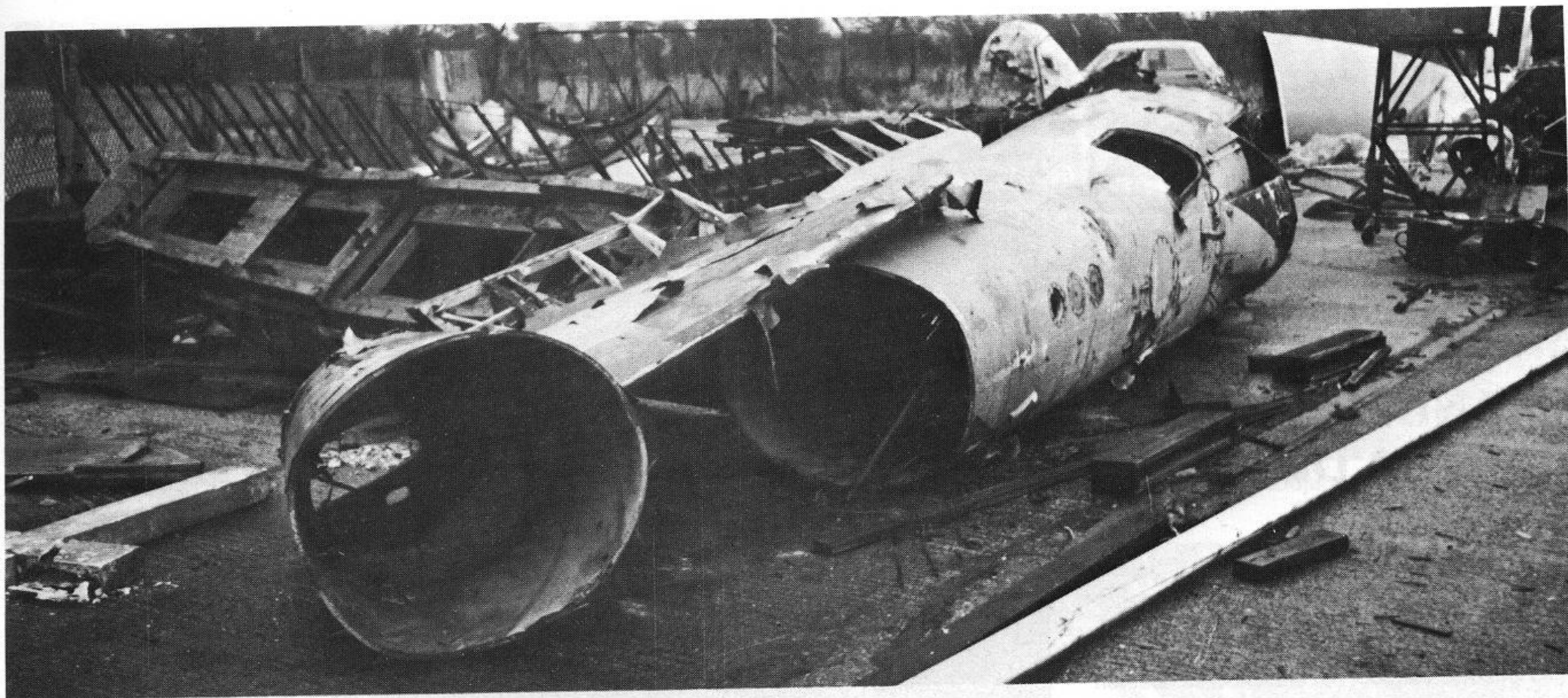
Er zijn thans meer dan vijf jaar verstreken na de laatste film en wij zullen nu niet zo gauw meer Mosquito's aantreffen. Van de twee nog overgebleven originele vliegtuigen die luchtwaardig worden geacht, is er een te vinden in het Skyfame Luchtvaartmuseum en kapitein T. G. Mahaddie heeft er één. Er zijn nog eens vier exemplaren speciaal op bestelling gemaakt door Hawker Siddeley in opdracht van de Liverpool Corp. waarvan drie van het type TT35 en een trainer met dubbele besturing, een TIII.

Voor de film 'Mosquito Squadron' werden vele opnamen overgenomen uit de eerste film 'Het 633e

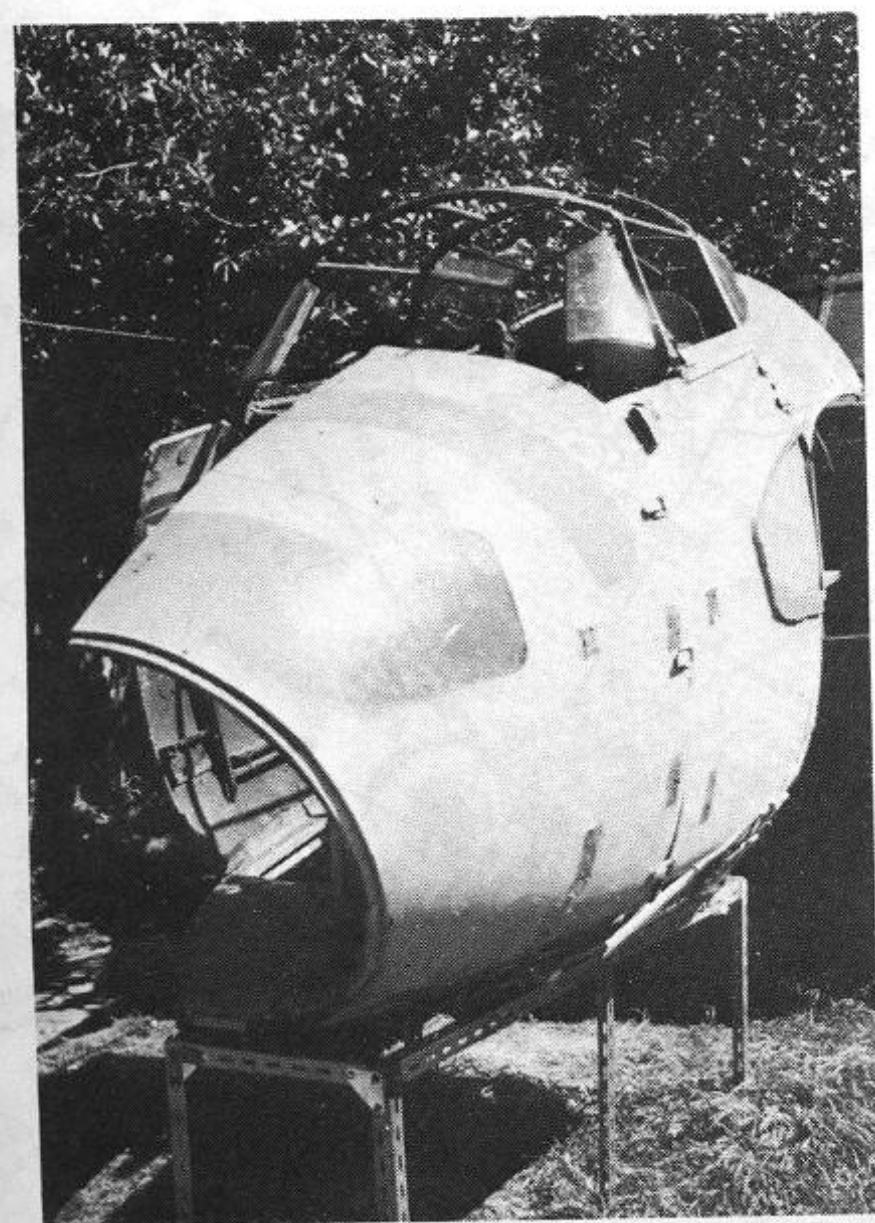
Squadron'. De film kan dus niet bogen op originaliteit; vele scènes o.a. de spectaculaire klap van de RS718, werden hiervoor gebruikt. In feite waren de meeste crash-opnamen met dit vliegtuig genomen door camera's uit diverse hoeken te laten filmen. De Duitse vliegtuigen waren Hispano HA1112-MIL Buchons, met Merlinmotoren type 109S. Toen de opnamen achter de rug waren, werden de geleende Mosquito's weer naar hun rechtmatige eigenaren teruggebracht of gevlogen – in min of meer dezelfde conditie als zij waren voor zij voor de film enzen verschenen – geen afschrijvingen deze keer! Het is misschien nog interessant te weten dat de schrijver van het vervolg op het originele boek 'Het 633e Squadron' – Operatie Lorelei (Rhine Maiden) nog de enige twee luchtwaardige Mosquito's in particulier bezit heeft van heel Engeland; deze worden uiteraard niet aan filmstunts blootgesteld.

Onder: Het trieste einde van de Mosquito TT35 TA724 na de botsing met de brandstofwagen te Bovingdon (R. W. Cranham).





Boven en midden: Stuart Howe en zijn enthousiaste verzamelaars ontfermen zich over de restanten van de Mosquito's die als filmster bij de Elstra Studio's hebben afgedaan.



De neus van de Mosquito TJ118 wordt gebruikt voor close-ups in de cockpit. Eddie Reynolds ontdekte dit relikwie (Stuart Howe).

GEBRUIKTE VLEGTUIGEN

Aangenomen wordt dat dit een complete lijst van gebruikte vliegtuigen is, maar het is niet uitgesloten dat andere vliegtuigen of delen hiervan ook zijn gebruikt.

Serie	Merk	registratie	Filmserie	Eigenaar	Doel	Lot
RR 299*	T.III	G-ASKH	TH-E	HSA	Vlucht	Nog vliegend
RS 709**	TT.35	G-ASKA	HT-D/HR113	Mirisch	Vlucht	Naar Confederate
			HT-G	Films		Air Force
RS 712**	TT.35	G-ASKB	HT-F/RF580	Mirisch	Vlucht	Strathallan
				Films		Aircraft Collection
	TT.35					Verongelukt
RS 718		Geen	HT-C/HJ662	Mirisch	Taxiën	als HJ 898
	TT.35		HT-G/HJ898	Films		Mosquito Aircraft
TA 634*		G-AWJV	HT-G/HJ614	Liverpool		Museum
	TT.35			Corp	Vlucht	RAF Cosford
TA 639		Geen	Onbekend	RAF		Aerospace
	TT.35				Vlucht	Museum
						Onderstel
TA 642	TT.35	Geen	Onbekend	FAS	Taxiën	afgebroken
						Skyfame
TA 719	TT.35	G-ASKC	HT-G/HJ898	Skyfame	Vlucht	Museum
	T.III			Museum		Vernietigd
TA 724		Geen	Onbekend	FAS	Taxiën	Imperial
TV 959	T.III	Geen	HT-P/MM398	IWM	Cockpit-opnamen	War Museum
						RAF Museum
					Vlucht	Hendon
TW 117		Geen	HT-M/HR155	RAF		

Legenda

- * vliegtuigen alleen in gebruik bij het Mosquito Sq. FAS – Film Aviation Services Ltd.
 ** vliegtuigen gebruikt in beide films HSA – Hawker Siddely Avn. Ltd.

'40~'45 TOEN & NU

WRAKKEN- BERGING DE SALOMONS- EILANDEN DERTIG JAAR NA DE OORLOG

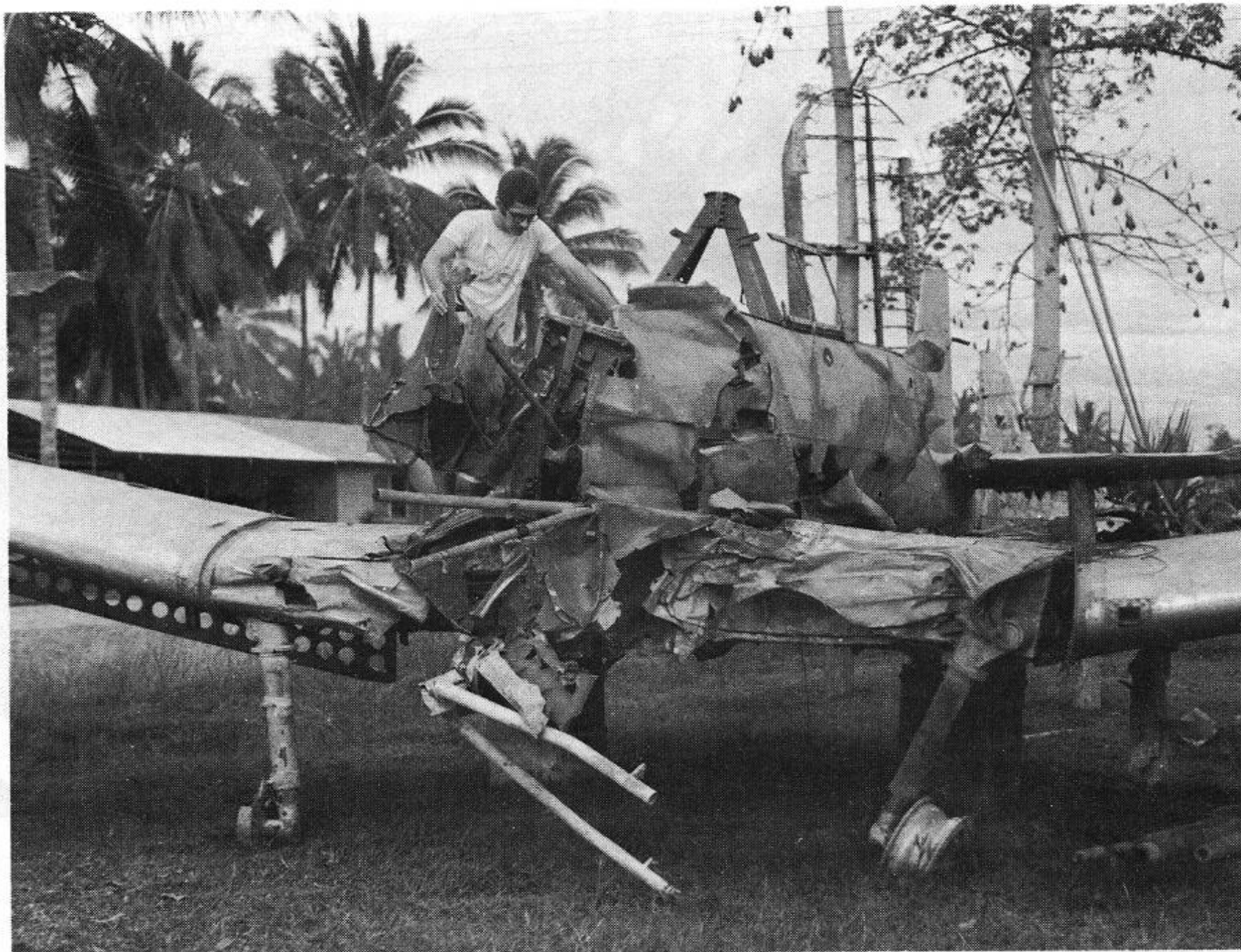
door WILLIAM H. BARTSCH

Ruim drieëndertig jaar nadat ik de naam van het eiland Guadalcanal voor het eerst hoorde noemen als negenjarige inwoner van Washington D.C., werd het legendarische eiland voor mij pas fysiek tastbaar toen de BAC111 langzaam hierboven rondcirkelde om er te landen. Een haastige blik op het eiland tijdens de daling kwam geheel overeen met hetgeen ik hiervoor van het eiland had gezien op plattegronden en kaarten. Daar was punt Cruz, duidelijk uitstekend in de zgn. 'Iron Bottom' golf, en Lunga Roads en ook het overbekende Henderson-vliegveld in de verte. Het enige verschil met de kaarten was dat de hoofdstad van de Britse Salomonseilanden, Honiara, over delen van het eilandje verspreid lag waar vroeger alles nog kaal was. Het was woensdag 16 juli 1975 in de namiddag en het einde van mijn tocht, die bedoeld was om jeugderinneringen op te halen, naderde. Een week eerder had ik de Fiji-eilanden verlaten op mijn trektocht van zeven weken door de Zuid-Pacific en was nu op weg naar mijn hoofdkwartier te Genève in Zwitserland om mijn tweejarig project, dat ik voor de Verenigde Naties uitvoerde, af te ronden. Daarvoor had ik al drie dagen in New Caledonia en vier dagen op de New Hebriden doorgebracht, een oude Amerikaanse basis in de oorlog tegen Japan.

Binnen een paar uur nadat ik mijn intrek nam in Hotel Honiara, kreeg ik vele tips waar ik op het eiland overblijfselen kon vinden van de slag om Guadalcanal die zes maanden duurde tussen 1942 en 1943. De echtgenoot van de hoteleigenaresse wilde mij een wrak tonen van een Amerikaans toestel dat net buiten de stad lag, terwijl ik met piloten van Solair (Solomon Islands Airways) boven de eilanden zou vliegen; zij konden mij dan de nodige wrakken laten zien. Van tevoren echter had ik mij goed laten informeren door te corresponderen en inlichtingen te verzamelen die de basis vormden voor een 17-daags reisplan voor de Salomonseilanden.

Mijn eerste ontdekkingstocht over Guadalcanal betrof het gebied van de zevendedagadventisten-missiepost te Betikama, ongeveer zo'n elf kilometer ten zuiden van Punt Lunga waar het hardst werd gevochten gedurende de slag. Hier ontmoette ik Dennis Steley, een enthousiaste jongen, die zich zeer interesseerde voor de slag om Guadalcanal en mij meenam op een wrakkenontdekkingstocht. In het park stonden een gedeeltelijk gerestaureerde SBD5 Dauntless duikbommenwerper, de staart van een andere SBD, een Brencarrier en ladingen oude handvuurwapens. De vleugels waren volgens een ex-luchtmachtman de best bewaarde die nog hier aanwezig waren en hij deed pogingen om ze te kopen, doch helaas...

Dennis vertelde mij verder van goed intact zijnde schuttersputten, en een halfbedolven halftrack die de moeite waard was om te bekijken. Helaas had ik de tijd niet om dit te zien, omdat ik een afspraak had met de eerdergenoemde man van het hotel die mij het verongelukte vliegtuig zou tonen.

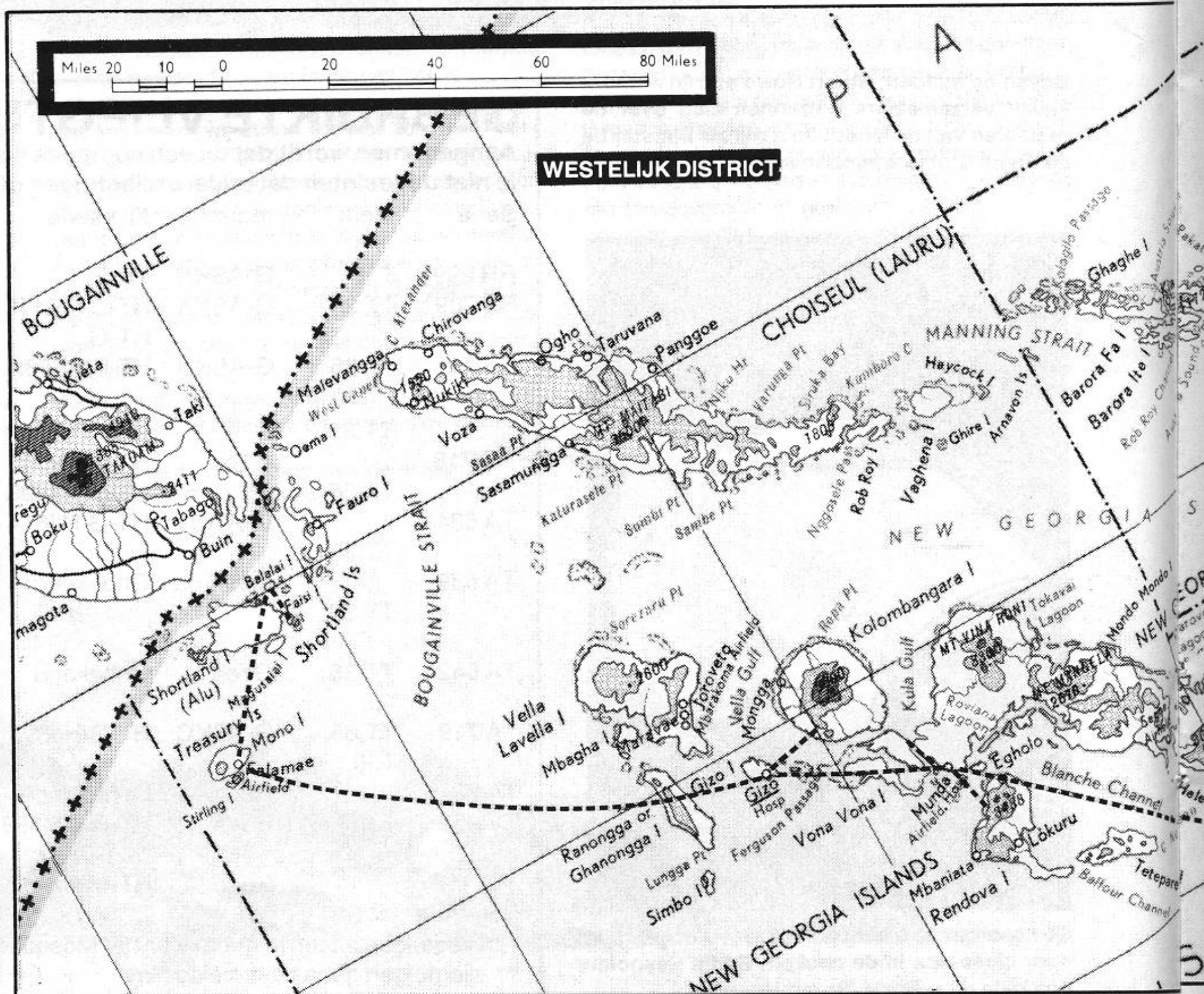


De overblijfselen van de succesvolle Amerikaanse duikbommenwerper in W.O. II, de Douglas SBD-Dauntless, hier te zien op de Missiepost van de zevendedagadventisten op Betikama, Guadalcanal.

Mijn gids, de heer Stoneham, reed eerst Honiara uit en zette na anderhalve kilometer de wagen stil. We klommen een steile heuvel op en liepen toen door heuphoog kunai-gras naar de heuveltop. In de hitte, zonder een zuchtje wind en in het hoge gras, was het bijna niet uit te houden. De beloning voor mij kwam toen ik verderop over een gebied van 50 m² vele grote delen van een vliegtuig ontdekte. Er lag een complete staart, een V12-motor en wat lager op de heuvel een vleugelgedeelte met een stuk van de romp, keurig onbeschadigde vleugels, de pantserplaat achter de zetel, het landingsgestel, maar van de romp was weinig over. Het interessantste

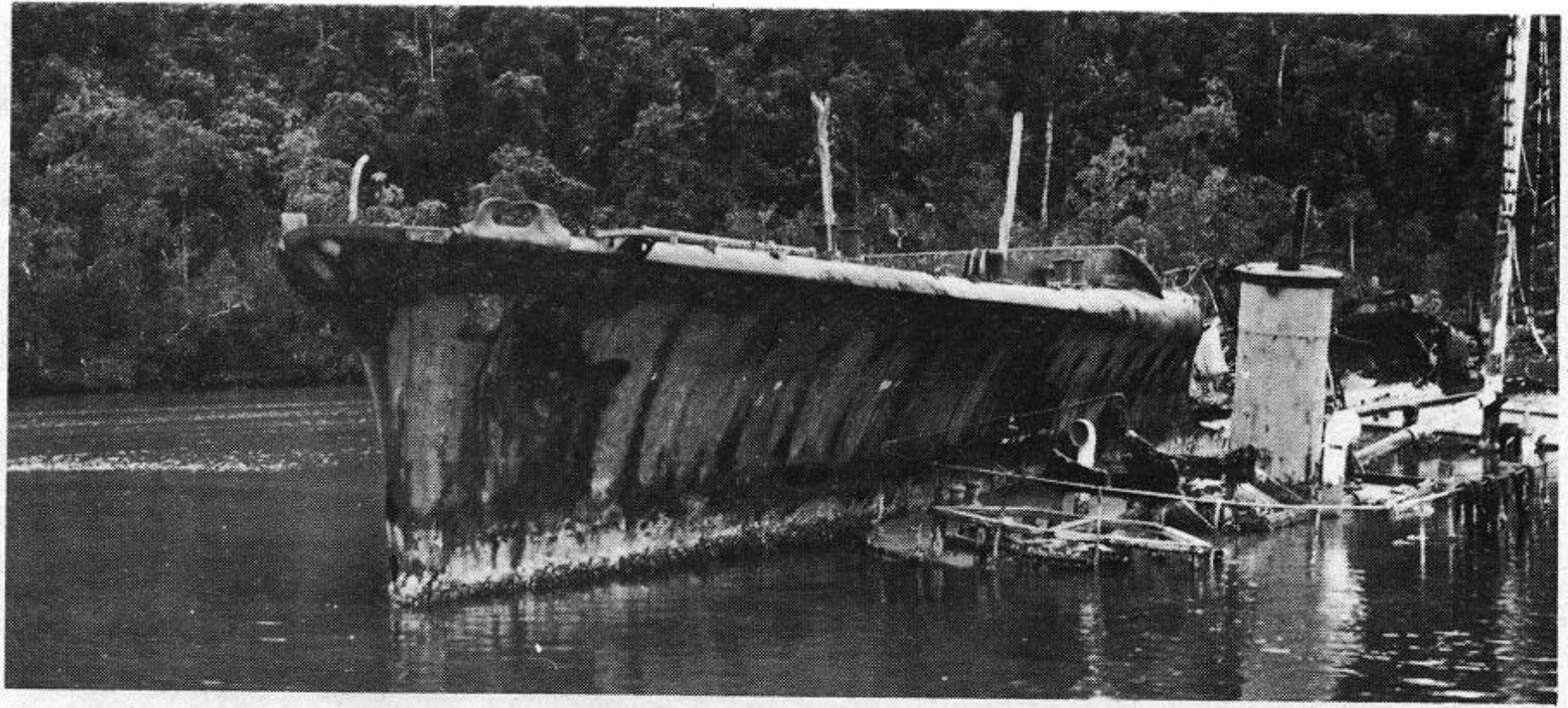
deel – de staart – droeg duidelijk de sporen van mitrailleurkogelgaten van het kaliber 7.7 en 20 mm. Dit vliegtuig was het slachtoffer van een Zero-jager, dat was duidelijk. De mitrailleurs en het cockpitgedeelte waren reeds verwijderd. Een serieplaatje was niet te vinden en zo konden wij dus niets te weten komen over zijn geschiedenis, maar het was duidelijk een Bell P39 (of P400) Airacobra geweest, een makkelijke prooi voor de Zero.

De volgende morgen vroeg vertrok ik richting Tulagi met een kleine motorboot, de 'Merata', bedoeld voor twintig personen, die als pont wordt gebruikt tussen de eilanden. Tulagi was de oude hoofdstad

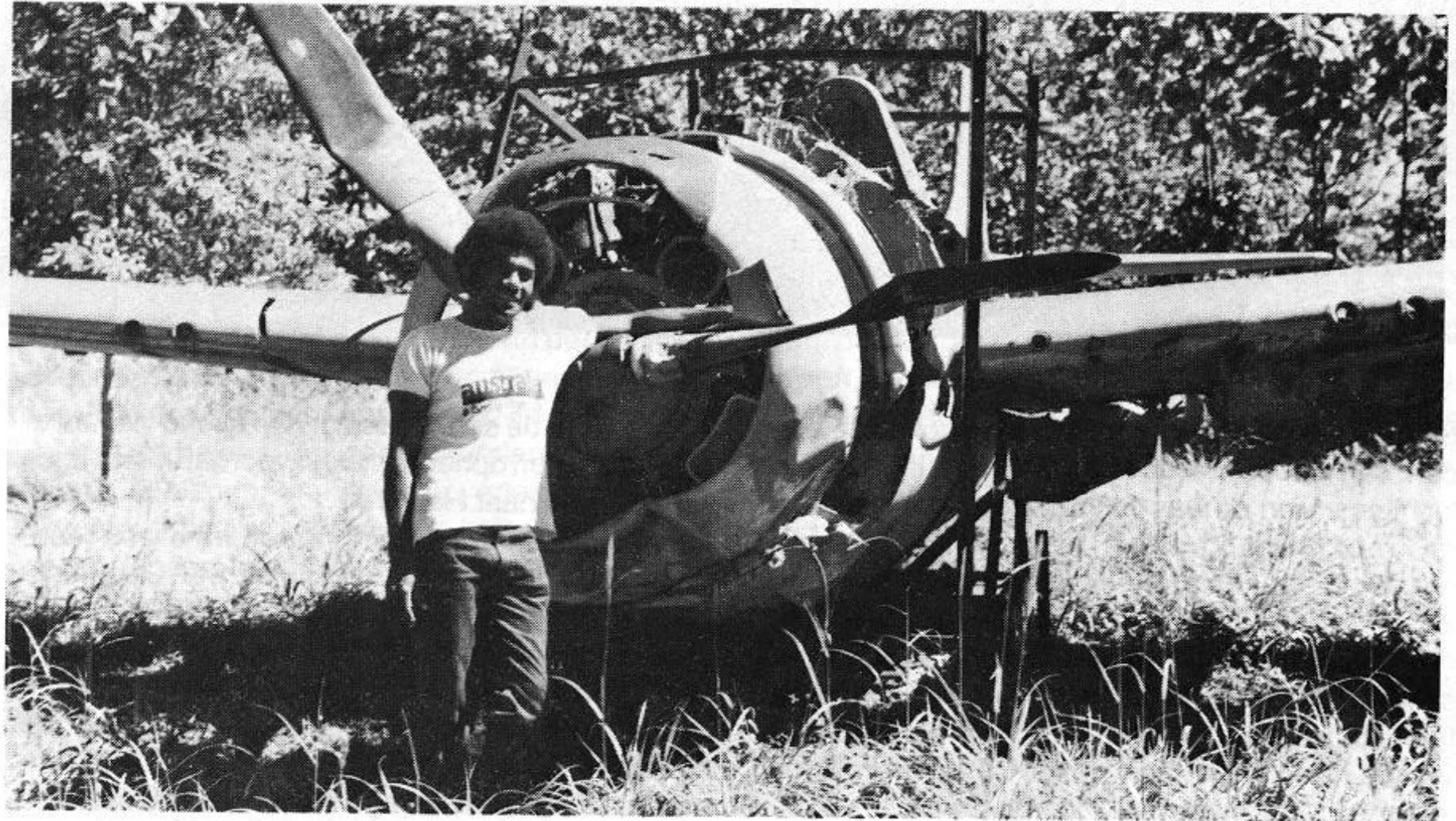


van het Britse protectoraat Salomonseilanden, tot dat de Japanners in 1942 binnenvielen en hier een basis voor hun watervliegtuigen vestigden. Ik wilde het verhaal dat de Japanse torpedojager 'Kikuzuki' zou liggen in een inham ten noorden van Taroania-ra, gaan onderzoeken. Thans is de inham bekend als Tokyobaai. Het schip werd door Dauntless duikbommenwerpers van het vliegdekschip U.S. Yorktown op 4 mei 1942 aangevallen en zwaar beschadigd naar ondiep water gesleept, waar het aan de grond werd gezet.

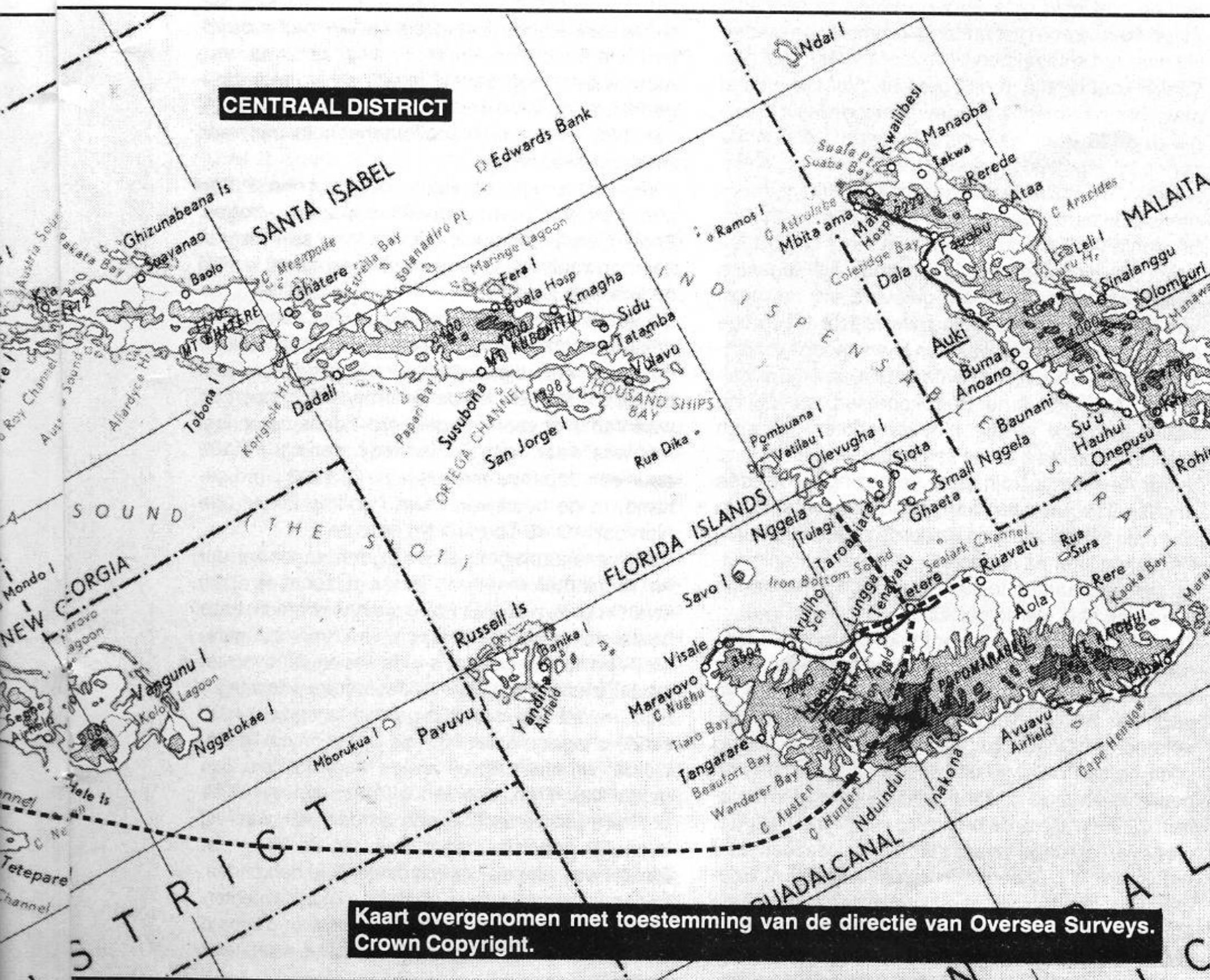
Toen ik om half twaalf in Tulagi aankwam ging ik naar het kantoor van de Japanse rederij Taiyo die in deze wateren vis vangt; zij zouden mij meenemen op een van hun schepen en mij naar de Tokyobaai kunnen brengen. Toen ik mijn verhaal had gedaan over mijn interesses m.b.t. de slag om Guadalcanal, werden zij zo enthousiast dat zij mij voor de lunch uitnodigden. Een van de employees vertelde mij dat tussen Gavutu en de Florida-eilanden acht viermotorige Kawanashi (codenaam 'Mavis') watervliegtuigen tot zinken waren gebracht. Later bleek dat het er vijf waren. Het waren eveneens slachtoffers van de Yorktown, ook op 4 mei 1942 aangevallen en bij een tweede aanval vernietigd. Om 13.15 uur voer ik in de motregen uit op de 'Adzuma II', een schip van de rederij op weg naar de Tokyobaai, in gezelschap van de heer Nakamura, die mij het schip de 'Kikuzuki' wilde laten zien. Wij passeerden een wrak van een Zero-watervliegtuig in de buurt van de watervliegbasis Gavutu. Korte tijd later stevende de boot op naar de inham die naar de Tokyobaai leidde en daar aan de linkerkant, kwam het wrak van wat eens een Japanse torpedojager was geweest in zicht. De halfdrijvende romp met de 12.5cm kanonnen kriskras liggend over het dek; ernaast een ander gezonken schip in het ondiepe water. De 'Kikuzuki' was volledig van alle waardevolle apparatuur ontdaan, meestal koperen onderdelen waar slopers tuk op zijn. Wat een triest einde voor een trots oorlogsschip! De volgende dag, toen ik terug was op Guadalcanal, bracht ik door in gezelschap van twee jonge eilandbewoners, Jude Norua van het Medana reisbureau en Henri Sitai van de luchtvaartmij. Solair. Ik



Boven: In de Tokyobaai ligt nog steeds de romp van een Japanse torpedojager; de rest is reeds door schroothandelaren gesloopt.



Boven: De zoon van de huidige eigenaar van de Crumman F4F-4 Wildcat sleepte het toestel uit de jungle bij Tasimboko, Guadalcanal. Hier poseert hij trots voor een vliegtuig dat thans in een park tien km ten westen van Honiara staat.

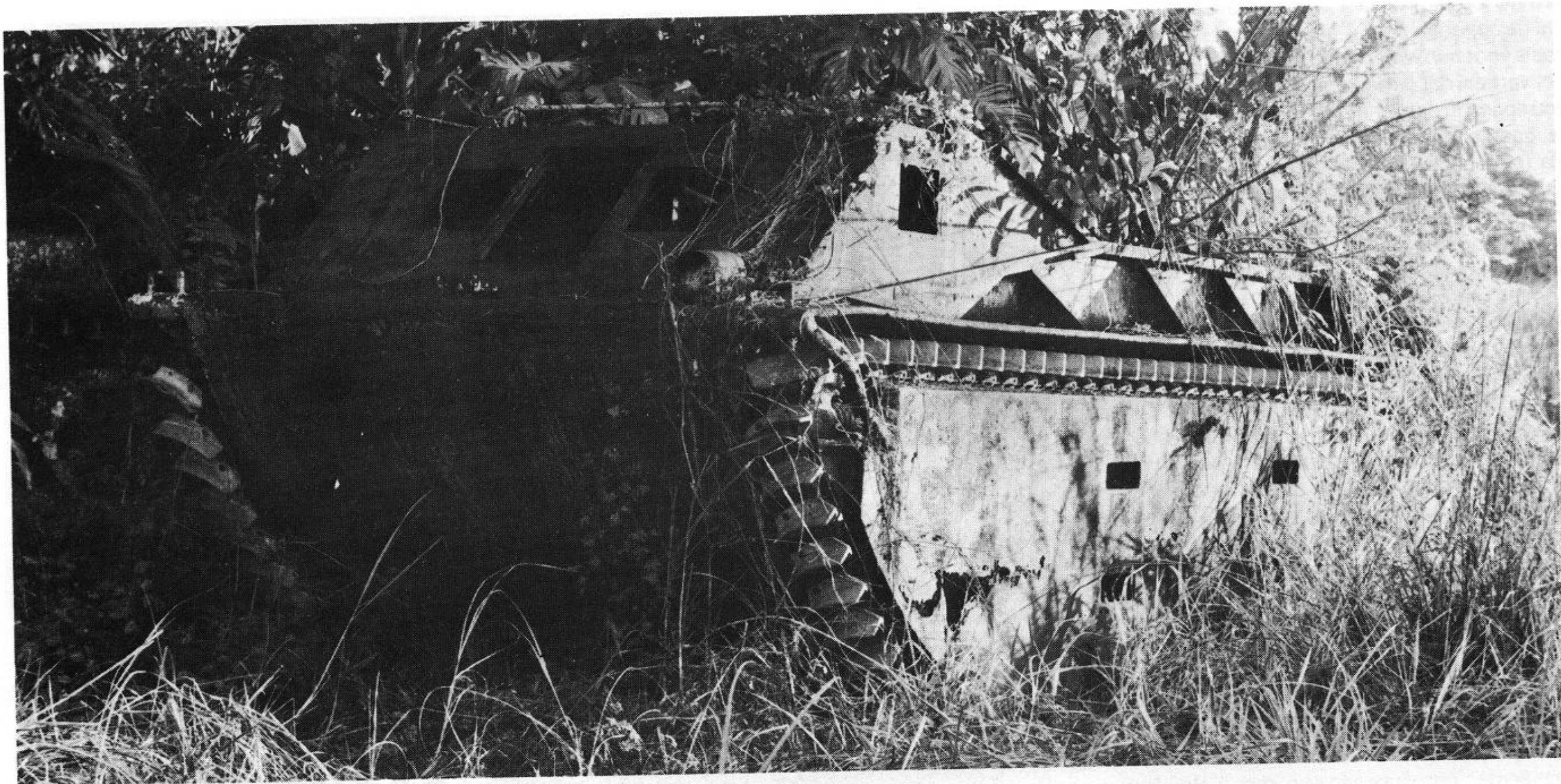


Kaart overgenomen met toestemming van de directie van Oversea Surveys. Crown Copyright.

had een auto gehuurd van het genoemde reisbureau en de twee waren akkoord gegaan om mij rond te leiden langs de oorlogsresten op het noordelijke gedeelte van het eiland.

Ons eerste doel was het W.O. II openluchtpark, ongeveer 16 km ten westen van Honiara gelegen en door Fred Kona, een eilandbewoner van de Salomons, speciaal daarvoor ingericht. De grootste trekpleister van dit park was het Grumman F4F-4 Wildcat jachtvliegtuig, in de wacht gesleept door de vader van Jude. Het was in de Zuid-Pacifi beroemd omdat de eigendomsrechten vele malen betwist waren door deze en gene. Het was een van de treffendste voorbeelden van achteruitgang van de staat van het vliegtuig sinds 1973 toen het overgebracht was uit de jungle in de buurt van Tasimboko van het landgoed van Jude's vader. In het bijzonder bleek dit uit het feit dat de vleugels niet meer konden worden opgeklapt. Jammer genoeg was in het vliegtuig geen fabrieksplaatje te vinden, dus historische gegevens bleven in het duister. De kust volgend naar het westen, bereikten wij ons tweede doel, Tambea, een dorpje ongeveer veertig kilometer van Honiara gelegen, waar volgens de berichten een Zero uit het water was gesleept. Ook dit vliegtuig was lang onderwerp van twisten geweest wie de eigenaar moest zijn. Gedurende die tijd was het vliegtuig van mitrailleur en instrumenten uit de cockpit ontdaan en lag het kaal buiten de dorpsterreinen. Er was weinig meer aan te zien. Een droevig commentaar op de vernielingen van verzamelaars!

Op de terugweg naar Honiara waren nog enkele plaatsen te vinden waar historische stukken lagen, die aan de slag om Guadalcanal deden herinneren. Te Doma Cove, circa 22 kilometer ten westen van Honiara, was nog een zwaar beschadigd Japans



transportschip te zien. Het was slachtoffer geworden van de op 14 november 1942 uitgevoerde luchtaanvallen en was de volgende dag vroeg aan de grond gezet om zinken te voorkomen. Nu was het nog maar een grote hoop roestige platen. De lokale bevolking vertelde mij dat slopers het schip met dynamiet hadden bewerkt om de waardevolle stukken er zodoende vanaf te krijgen. Een kleine tien kilometer verderop langs de kust, aan de mond van de rivier de Bonegi (vlakbij Tassafaronga) en ongeveer 200 meter verwijderd van de 'Iron Bottom'-baai, lag de Kinugawa Maru, met alleen de bovenbouw boven water. Het was een van de elf transportschepen die tijdens de heroïsche strijd op 14-15 november 1942 waren gezonken. De achterste helft van het schip lag in dieper water.

Na inlichtingen van de lokale bevolking te hebben gekregen in het Mamaragebied 5 km verderop langs de kustweg naar Honiara, kwamen wij uiteindelijk op het spoor van een overblijfsel van de oorlog waarover ik al eerder wat had vernomen voordat ik naar Guadalcanal kwam: een Sherman-tank. Wij vonden de tank – de laatste van dit type die op het eiland was overgebleven – aan de linkerkant van de weg naar Mamara, omgeven door hoog gras en struiken. De tank was hoofdzakelijk intact; alleen het geschut en de lichtere boordwapens ontbraken. Later vernam ik dat deze oorlogsveteraan gebruikt was als doel om op te oefenen en dat het casco zonder enige ceremonieel gedumpt was op de plek waar het thans nog stond, nadat het zijn nut had overleefd.

In de late namiddag kwamen wij door Honiara, om aan de andere kant, bij Tetere, een 'Alligator' amfibievoertuigen-park te bezoeken. Dit park lag aan de kust, ongeveer dertig kilometer ten oosten van Honiara. Op de plaats van de 'overwinning' aangekomen, troffen wij vijf van deze voertuigen, althans zeer incomplete rompen, verroest en wel op het strand aan. Was dit nu het zo geroemde 'Alligator'-park?

Het bleek gelukkig alleen een klein voorproefje te zijn, want landinwaarts op een open plek waar maar enkele bomen stonden, ontvouwde zich voor ons oog een ongelooflijk schouwspel – de ene Alligator na de andere, opgesteld in een halve cirkel. Het moesten er wel zo'n vijftig zijn! Zo op het eerste gezicht allemaal intact en rechtop staand; alleen ook hier, verroest en van wapens en instrumenten ontdaan. Sommige voertuigen roken zelfs nog aan de binnenkant naar een vage olielucht. Deze landingsvoertuigen op rupsbanden, een vroeg model LVT (Landing Vehicle Tracked) waren blijkbaar na de oorlog door onbekende reden al die jaren ge-

spaard voor de slopershamer. De avond viel, maar ik kon toch een opname maken voordat ik 's avonds terugkeerde naar Honiara.

De volgende morgen vroeg vertrok ik met een tweemotorig vliegtuigje, een Beechcraft, van Guadalcanal. Het droeg de naam Baron van Solair. Het vliegtuigje naar Munda op New Georgia, in het midden van de Salomonseilandengroep, waar mijn volgende doel lag, duurde een uur. De vlucht over de schitterend blauwe en groene zee, de zandstranden en koraal van de lage Salomonseilanden was op zich al de moeite van de reis waard!

Op een oude landingsstrook die nog uit de oorlog dateerde, bekeek ik het zo bekende pension Agnes Kera, het enige overigens op het eiland, gelegen vlakbij de landingsbaan. Kort na dit bezoek zat ik samen met mijn gids Alesace Biseli, in een acht meter lange kano met buitenboordmotor en gleden wij over het spiegelgladde, heldere water, met een heerlijk koel windje in ons gezicht. Alesace was al gids voor de Amerikanen geweest toen New Georgia in 1943 door hen werd heroverd. Zodoende kende hij alle plekken waar gevochten was. Westwaarts varend om het drakenschiereiland en daarna noordwaarts, een afstand van wel 20 tot 30 km, bezochten wij Bairoko-haven en daarna de Enogai-inham, het gebied waar gedurende juli-augustus 1943 heldhaftig slag werd geleverd om het bezit van New Georgia. Het enige overblijfsel dat aan de oorlog deed denken, was een klein Japans vrachtschip dat half boven het water uitstak in de Enogai-inham. Aan land in het Bairoko-gebied, was ik verbaasd langs de kustlijn niet-verschoten granaten aan te treffen. Een kleine tien meter verder het land in trof Alesace, tot zijn grote verbazing, voorraden ongebruikte granaten aan, keurig opgestapeld in een rijtje van 25 stuks en verderop zelfs vijftig stuks. Dit bleken later na onderzoek, 4.2 inch Amerikaanse mortiergranaten te zijn die door de Amerikanen tijdens de slag waren gebruikt.

Terugkomend van onze ontdekkingsstocht uit Bairoko, passeerden wij het westelijke puntje van New Georgia in de Hathorngolf en de Noro-engte en trachtten wij het Noro-voorgebergte te bereiken, bekend als Ondongga, dat gedurende de oorlog bijna geheel bestond uit twee landingsbanen van geprefabriceerde zinkstukken, aangelegd in de jaren '42-'43 waarna de bezetting van Munda volgde. Gegeven de hoge graad van luchtoperaties vanaf het vliegveld Ondongga in de campagne om Bougainville, zouden wij zeer interessante vondsten kunnen doen van Amerikaanse Marinevliegtuigen zoals Corsairs, vliegtuigen van de land-luchtmacht, de P39's en van de Koninklijke Nieuwzee-

Een zeer goed geconserveerd LVT-1 'Alligator' amfibie-rupsvoertuig te Tetere, Guadalcanal.

landse Marine de P40's. Echter, na een afmattende wandeling van 90 minuten zoeken in de middaghitte over het bijna geheel overwoekerde vliegveld, vonden wij alleen maar een Amerikaanse jerrycan. Wij keerden terug naar de kano die aan de Ondongga-landingsplaats lag. Ook deze landingsplaats was geheel kunstmatig aangelegd van zgn. 'Sea-bees'.

Op onze terugweg, een kilometer of 10 verder naar Munda, stapten wij korte tijd uit bij Point Gurasae. Alesace wilde mij nog twee Japanse 75mm-luchtdoelkanonnen laten zien die iets landinwaarts lagen om de van bombardementsvluchten terugkerende Amerikaanse vliegtuigen te kunnen bestoken. Maar eerst moesten wij om ze te bereiken, een nieuw aangelegde dorpsweg, ca. een half uur aflopen. De kanonnen waren, hoewel ze zwaar verroest waren, nog geheel intact; ze stonden dreigend naar de lucht gericht. Het bleken Japanse 75 mm 88S zware luchtdoelkanonnen te zijn, een standaardwapen dus.

Tijdens de terugtocht raakte onze boot een rif. Een pen brak af en een schroefblad raakte verbogen. Zoals hieruit bleek was het ook voor een ervaren zeeman zoals Alesace gevaarlijk, en moest je altijd op je hoede zijn.

De volgende dag was volledig gewijd aan de ontdekkingsstocht die wij zouden maken naar Kolombangara, een bijna cirkelvormig bergeiland dat dreigend uitsteekt en de Salomons domineert en waarvan ik zoveel heb gehoord tijdens de oorlog. Het was waar John F. Kennedy met zijn PT 109 door een Japanse torpedojager in 1943 werd geraamd, in de buurt van Plum Pudding Eiland (Zie hiervoor '40-'45 Toen en Nu no. 9).

Het weer was prachtig en we legden binnen een uur en 15 minuten meer dan 35 km af, zodat wij al om kwart voor tien op Vila Plantage aankwamen; onze bestemming was de zuidpunt van Kolombangara. Met een lokaal bekende gids liepen wij over het landingsterrein dat door de Japanners was aangelegd, en dat nog steeds in gebruik is, op zoek naar de Zero-jager die vlakbij in de jungle moest liggen. Omdat wij niet precies wisten waar de Zero zich moest bevinden, zochten wij ruim een uur in de donkere jungle. Achter een aarden wal, waar hij kennelijk gebombardeerd was, lag de Zero. Het toestel was aan de cockpit duidelijk te herkennen, ondanks dat grote delen zoals de motor, de rechtervleugel en zelfs het achtergedeelte van de romp ontbraken. Iemand was mij kennelijk weer voor geweest.

Op het Kolombangara-eiland, vlak bij de kust op Vila Point, ligt een nog intact zijnde Japanse bunker van staal en koraalblokken.

Nadat wij het vliegtuigwrak gefotografeerd hadden onder zeer slechte belichtingsomstandigheden, gingen wij terug naar Vila Plantage. Een politie-agent die wij eerder al hadden ontmoet, vertelde ons dat er op Ringgi Cove machinegeweren te vinden waren, ongeveer 5 km verderop westwaarts. Na een kwartier van vruchteloos zoeken met de kano keerden wij terug naar Vila Plantage waar kinderen ons vertelden dat er machinegeweren op het strand lagen. Deze 'machinegeweren' bleken twee stukken kustgeschut te zijn van 75 mm, beide van hun sokkels gebombardeerd door Amerikaans artillerievuur. Zij stonden zo'n vijftien meter uit elkaar en een kleine tien meter van het strand; bij beide lagen rijen granaten klaar om te worden afgevuurd. In de buurt hiervan vonden wij ook twee Japanse bunkers gemaakt van grote blokken koraalsteen en rondhout; één lag aan de voet van een grote boom. Vanaf deze punten trachtten de Japanners zichzelf tegen een mogelijk Amerikaanse invasie te verdedigen. Deze gebeurtenis vond nooit plaats. De Amerikanen besloten om het versterkte Kolombangara heen te trekken, naar Vella Lavella, dat verderop in de Salomonsarchipel ligt.

Storm was ophanden, dus we vertrokken om 14.20 uur snel uit Vila Plantage, maar niettegenstaande ons snelle vertrek kregen we een forse regenbui te incasseren die onze gezichten meer dan een half uur teisterde voordat we om 15.45 uur op de Munda-vliegbasis arriveerden.

De volgende dag, woensdag 23 juli, konden wij niet vertrekken naar ons voorgenomen doel, Rendova-eiland, omdat het tot 13.30 uur hard regende. In de middag zochten wij naar een Grumman Wildcat die in drie meter diep water moest liggen, en wel in het verlengde van de landingsbaan. Het toestel was per ongeluk naar beneden gehaald door eigen vliegtuigen toen het als sleepvliegtuig werd gebruikt voor een schietoefening. Wij voeren over rustig water van de Rovianalagune naar de ruwe open zee die het gebied van Munda van Noord-Rendova scheidt. Het was een woelig zeetje en de boot danste wild op de golven, voortgedreven door de sterke oostenwind. Het zeewater spoot naar binnen en ik werd kletsnat toen ik mijn camera trachtte droog te houden door hem in een canvas-hoes te doen. Ik was benieuwd of we het zonder kleerscheuren zouden halen.

Maar Alesase was niet voor een kleintje vervaard en wij liepen zo'n vijftig minuten later Rendova binnen. Later vertelde Alesase mij dat wat wij hadden meegemaakt niets voorstelde. Hij had wel golven genomen in dit gebied van drie meter en méér. Bij het kleine kustplaatsje Eghelo troffen wij onze gids aan die ons naar het vliegtuig zou brengen waarvan ik had gehoord dat het net buiten Rendova was neergestort. Hij nam ons mee, dwars door de haven de heuvel op, naar de plek waar het vliegtuig zou moeten liggen. Maar alles wat wij vonden was een wiel en een wielsteun van een bommenwerper! Zoals onze gids vertelde, waren tijdens de noodlanding de bommen in het vliegtuig door de klap ontploft. Door de hele jungle rond die plek lagen allemaal kleine stukken metaal. Het vliegtuig waarvan ik had gehoord, lag waarschijnlijk aan de andere kant van Rendova, boven op een berg en het zou ons een dag kosten om het te bereiken. Wat een tijdverspilling voor weinig nieuws.

De terugweg naar Munda was gelukkig minder beangstigend. Wij namen de zeestraat tussen Rendova en de Rovianalagune met gemak; de golven waren kleiner en wij hadden de wind in de rug.

's Morgens vroeg maakte ik zelf enige ontdekkings-tochten in plaats van de voorgenomen vliegtocht naar Gizo. Alesase vertelde mij van de Kokengolo-grotten, waarin Japanners levend waren begraven omdat zij zich niet hadden willen overgeven. le-



mand van de methodisten-missiepost nam mij mee naar een van de grotere grotten aan de voet van de Kokengoloheuvel, precies 1½ km van de landingsbaan. Naar binnen turend in de donkere grottruimte, zag ik diverse gangen lopen, dieper de grot in onder de enorme heuvel. Een opgerolde slang lag voor de ingang te slapen, en mijn gids vertelde mij dat er nog meer binnen waren. Die hint was voor mij genoeg reden niet meer zo enthousiast te zijn om hier binnen te gaan. Deze ingang leidde naar de grot waarin enige jaren geleden ruim 47 skeletten van Japanse soldaten werden gevonden en verwijderd.

Terug in Munda vertrok onze gids een uur eerder dan was gepland, en stopte eerst in Ringgi Cove en daarna in Gizo. Ik had eerst eigenlijk besloten om naar Barakoma op Vella Lavella te gaan maar dat zou betekenen dat ik ruim 12 km over ruwe zee zou

moeten varen, de Gizostraat, en dan de volgende dag weer terug moest vliegen naar Ballalae. Echter, na de tocht die mijn haren ten berge deden rijzen, besloot ik hiervan af te zien, de trip naar Barakoma te vergeten en ook die dag op Gizo te blijven, temeer daar ik mij wat koortsig voelde van de muggebeten.

Op 25 juli om 9.25 uur stegen wij op met de Baron van Solair, de tweemotorige Beeckcraft, van het vliegveld Gizo; eerst vlogen wij naar Mono en daarna naar Ballalae, het belangrijkste doel van mijn reis naar de Salomonseilanden. De piloot lukte het tweemaal veilig te landen op de velden van Mono en Ballalae, ondanks de sterke zijwind die over de beide landingsbanen blies.

Een snelle verkenning te voet de jungle in, aan beide kanten van de Ballalae-landingsbaan, bevestigde de gegevens die ik had gekregen dat het



Hier één van de zes nog overgebleven Mitsubishi 'Pete' watervliegtuigen, waarschijnlijk door Amerikaans vuur vernietigd op 28 maart 1943, in de buurt van de rooms-katholieke missiepost te Nila op Poporangailand.



Deze jongen ontdekte een 7.7mm-machinegeweer in de buurt van het 'Betty' bommenwerperkerkhof op Ballalae.



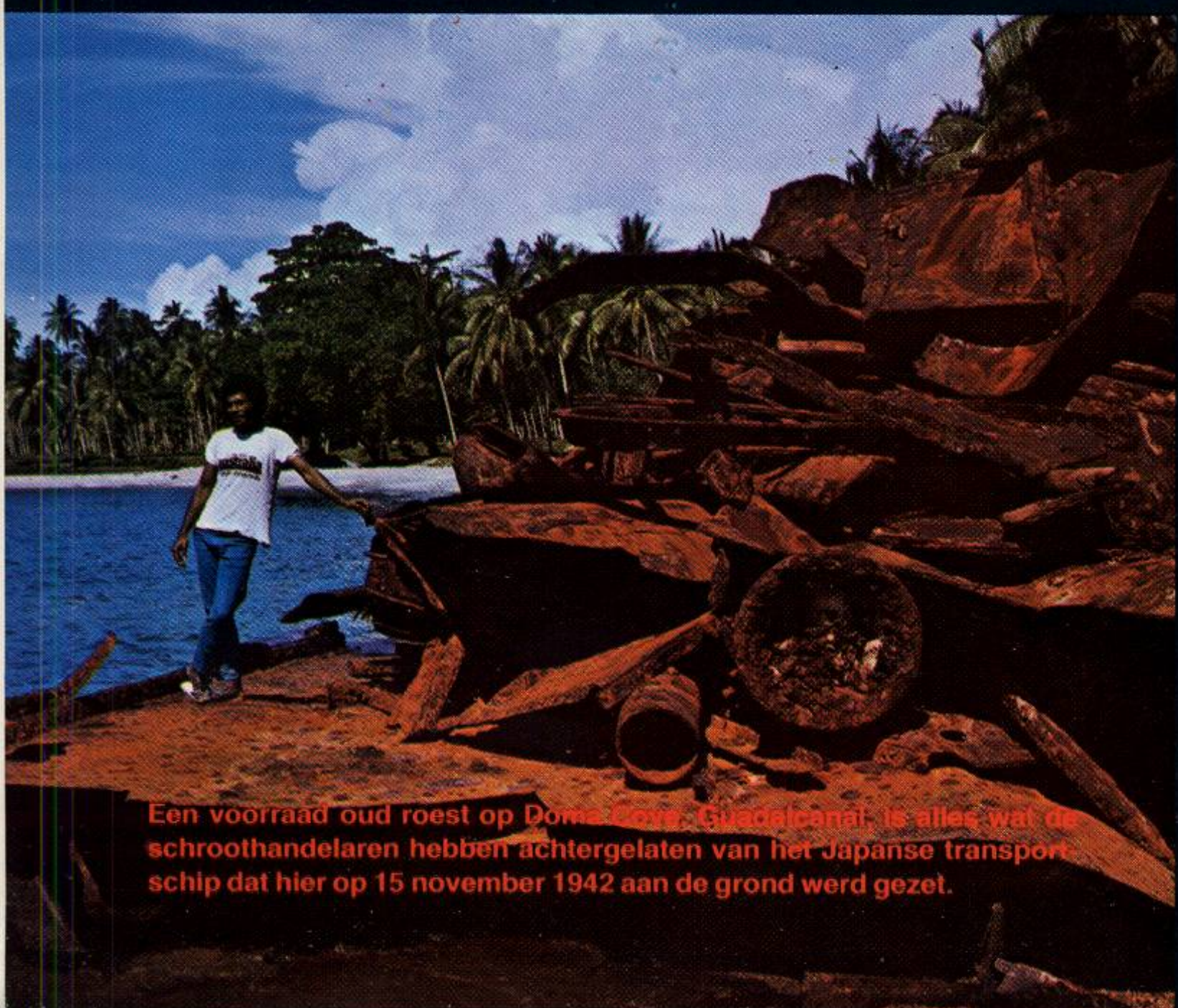
Aleasase Biseli, hier achter een voorraad granaten, in de buurt van Bairokee-haven op de eilanden van New Georgia.



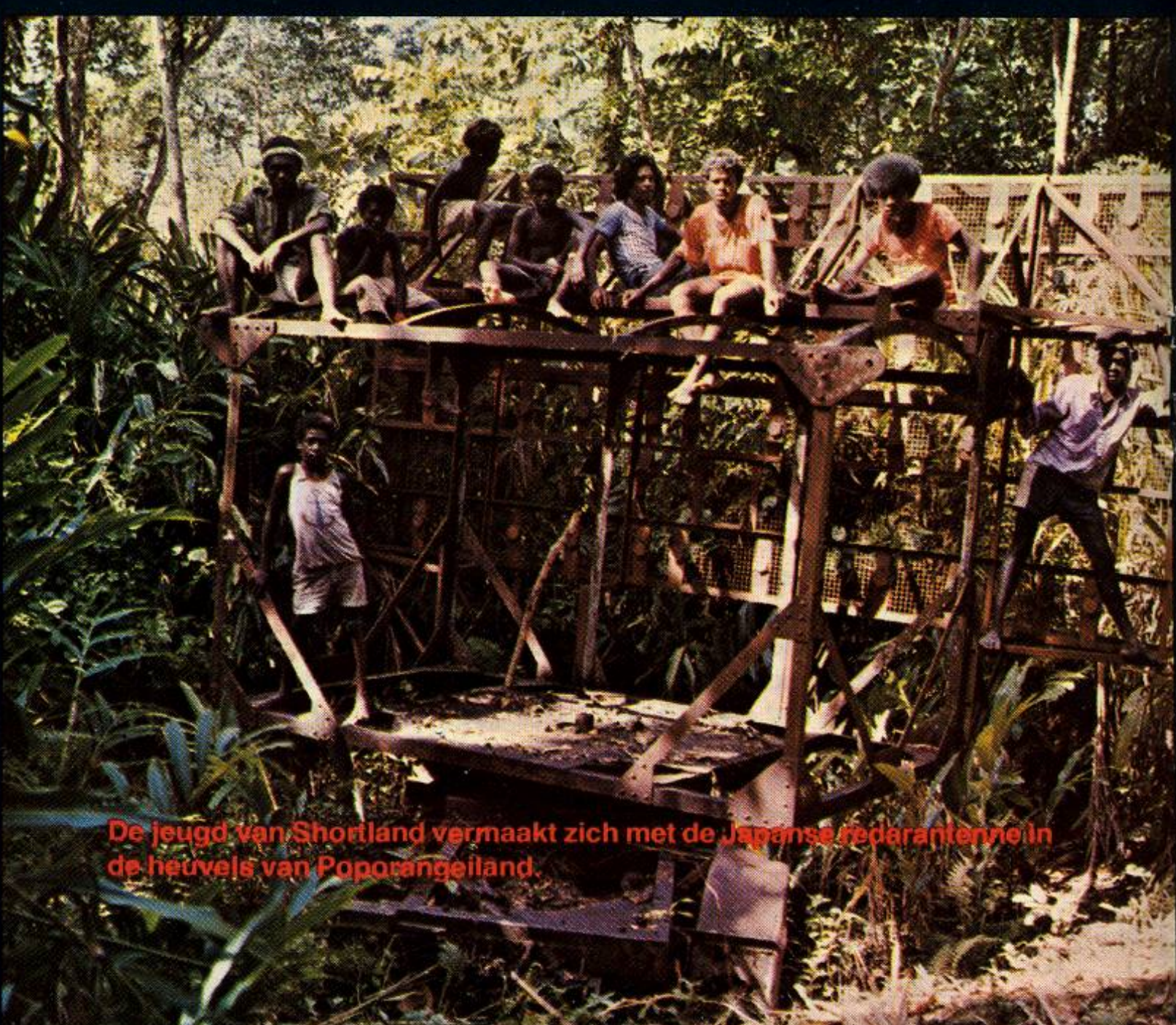
Moses 'bedient' een Japanse 75mm-luchtdoelkanon in de buurt van het vliegveld Munda op New Georgia.



William Bartsch laat de enig overgebleven Sherman-tank zien op het eiland.



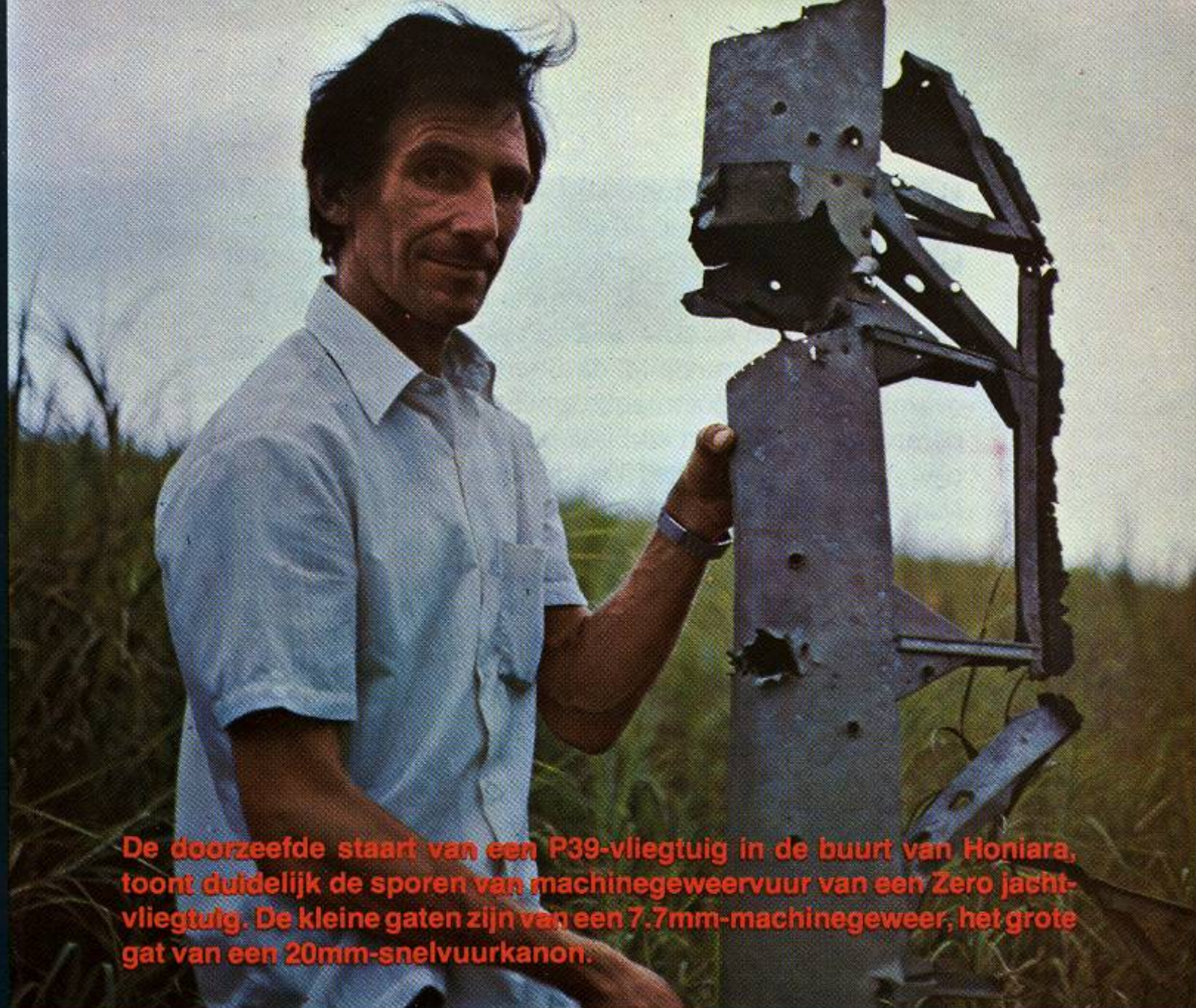
Een voorraad oud roest op Doma Cove, Guadalcanal, is alles wat de schroothandelaren hebben achtergelaten van het Japanse transportschip dat hier op 15 november 1942 aan de grond werd gezet.



De jeugd van Shortland vermaakt zich met de Japanse reparatieschip in de heuvels van Poporang-eiland.



Een grimmig aandoende neus van een 'Betty' bommenwerper, type G4M, op Ballalae. Hij is nog redelijk intact behalve de motoren die hier ontbreken.



De doorzeefde staart van een P39-vliegtuig in de buurt van Honiara, toont duidelijk de sporen van machinegeweevuur van een Zero jachtvliegtuig. De kleine gaten zijn van een 7.7mm-machinegeweer, het grote gat van een 20mm-snelvuurkanon.



Dit is de enige nog overgebleven Zero die nog op Ballalae te vinden is; de staart en propeller ontbreken.



Hetzelfde watervliegtuig 'Pete' doch dan vanaf de staart genomen.



Een Japanse motor met zijspan op Papeangeland, bijna nog intact op de banden na, doch rijden zal hij niet.

kleine driehoekige eilandje een ware schatkamer van Japanse vliegtuigen is. Maar we moesten helaas weer vertrekken omdat overnachten niet mogelijk bleek; er waren geen hotels of pensions. Daarom besloten wij om in de buurt van Poporang, een eilandje behorende tot de Shortlandgroep, te overnachten. Het motorbootje bracht ons naar Poporang en wij hadden een half uur nodig voor de oversteek van een kleine 10 km over ruw water naar Nila, het voornaamste dorpje waar de katholieke missiepost was van Pater Lawrence Isa. Bij hem zouden wij overnachten tot de vliegtocht terug naar Honiaria. Het eiland Nila was een belangrijke bestemming in mijn rondreis. Het was een belangrijke basis voor Japanse watervliegtuigen gedurende '42-'43. Pater Lawrence vertelde dat hij tijdens de Japanse bezetting een achttienjarige jongen was. De Japanners stonden op goede voet met de eilandbewoners en deze kwamen dus ook niet in opstand zoals verder op de Salomonseilanden. Pater Lawrence bevestigde het bestaan van verscheidene watervliegtuigen die een paar honderd meter van de missiepost af lagen, dicht langs het strand. De volgende morgen ging ik ze opzoeken en vond inderdaad de restanten van zes Mitsubishi FIM 'Pete's' tweedekkers, zonder vleugels en motoren, verscholen onder het dichte struikgewas. Volgens Pater Lawrence waren deze toestellen door Amerikaanse jachtvliegtuigen beschoten toen ze voor de kust in het water lagen; later werden ze door de Japanners op het strand getrokken om ze voor reserve-onderdelen uit elkaar te halen. Zo werden bijvoorbeeld de motoren er meteen afgesloopt. Een van de vliegtuigen heeft achter aan de romp nog het kenteken 'Mitsubishi 1250'. Verderop lagen nog twee 'Pete's' in het ondiepe water tegenover de wrakken die op het land lagen. Deze acht vliegtuigen zullen naar alle waarschijnlijkheid de door de Amerikaanse Luchtmacht gerapporteerde verbrande toestellen zijn die op 28 maart 1943 door vijf P39's en een Grumman F4U werden aangevallen.

In de middag bracht de enthousiaste jeugd mij naar de Poporangheuvel om mij de belangrijke resten te tonen die de Japanse bezetters achterlieten. Eerst kwamen wij langs een hoge radarantenne die nog rond kon draaien; daarna zagen wij een zoeklicht in een greppel liggen, gevolgd door drie 6-inch-kanonnen behorende tot het kustgeschut. Ze waren in stalen koepels op verschillende plaatsen in versterkingen opgesteld. Een motor met zijspan was in dit verband een opmerkelijke vondst. Eindelijk zagen



De jeugd van Shortland rust uit op een van de drie stukken 6 inch Japans kustgeschut op de Poporangheuvel; de kanonnen worden langzaam maar zeker overwoekerd door de jungle.

wij twee ondergrondse bunkers. Poporangeiland was kennelijk zwaar verdedigd geweest door de Japanners; het was voor de Amerikanen een geluk dat zij hier niet hoefden te landen.

Na terugkomst van deze tocht op de Missiepost in de late namiddag, onderzocht ik een groot watervliegtuig met drie drijvers dat net nog op het land lag vlakbij het havenhoofd te Nila. Volgens pater Lawrence was het vliegtuig in 1972 uit het water gevist door enthousiaste Amerikanen. Het miste alleen zijn vleugels. Het was expres daar neergezet om het te verschepen. De regering van de Salomonseilanden had dit verboden en zo bleef het vliegtuig staan waar ze het hadden achtergelaten. De twee grote drijvers en de rompbouw bevestigden dat het een Aichi E 13A 'Jake' verkenningstoestel was, een zeldzame vondst heden ten dage in de Pacific.

Tegenover Poporang ligt Faisi-eiland, een ander deel van de Japanse verdediging op de Shortland-eilanden. We zouden het kleine eiland op oorlogsresten onderzoeken en de volgende dag ploegden we per boot van het malariatteam een half uur door ruw water om er te komen. In de stromende regen vonden wij eerst een 12 cilinder zeswielige legertruck; tien minuten later ontdekten wij het meest interessante object van het hele eiland, een lelijk beschadigd eenmotorig vliegtuig; de vleugels ondersteund door olievaten. Ofschoon de hele voorkant van het toestel ontbrak, lieten de karakteristieke onderdelen, vast landingsgestel met stroomlijnkappen, duikkleppen, geen enkele twijfel bestaan: we keken naar een 'Aichi' D3A 'Val', het werkpaard van de Japanse Marine gedurende 1941-1944. De staart vertoonde de registratie Q-215. Dit gaf aan dat de 'Val' thuishoorde in het 2e (later 582e) Koku-tai, dat gelegerd was op Buin, Bougainville, vanaf oktober 1942. Een resident die ik op Shortland sprak kon zich nog het neerstorten van de 'Val' herinneren die plaatsvond op de terugtocht van een aanval op Tulagi. Een blik in de Japanse annalen wees uit dat 'Val's' van het 582e inderdaad Tulagi in April '43 bombardeerden, gedurende de 'I Go' operatie en dat er ten minste vier verloren waren gegaan tijdens de actie. Onze 'Val' zou een van deze vier kunnen zijn, ofschoon het ook goed mogelijk was dat dit toestel verloren ging tijdens een andere missie op een van de Salomonseilanden.

Drie dagen later, op woensdag 30 juli, na een verdiende rustpauze, kwam de langverwachte dag van de terugreis naar Ballalae. Ik had een chartertocht geregeld met het motorschip Rawaki; hetzelfde schip had ons vijf dagen eerder van Ballalae naar Nila gebracht. De tocht was bedoeld om mijn gidsen en de bemanning, die mij zo vriendelijk hadden behandeld, te bedanken. Zij brachten zelf de ingrediënten voor een feestmaal aan boord: lamsvlees met kerry en natuurlijk een biertje erbij. Toen wij om 10.35 uur in Ballalae afmeerden, ontmoetten wij Martin Ferguson, bewindvoerder van het eiland. Martin kon zich niet vrijmaken, maar zijn broer Francis zou ons begeleiden en hij bleek zeer



De romp van het Aichi E13A 'Jake' verkenningswatervliegtuig dicht bij de kust te Nila.



belangrijk te zijn voor onze speurtocht. Hij wist elk wrak op het eiland. Met slechts zeven uur tot onze beschikking, konden wij ons geen onnodig gezocht permitteren.

We begonnen van één zijde het vliegveld af te zoeken richting jungle. Langs de kant van de landingsbaan vonden wij na korte tijd een reuzenbommenwerper, een Mitsubishi G4M1 'Betty', staande op zijn wielen in een kuil, bijna intact, alleen de cockpitinstrumenten en twee derde van de rechtervleugel ontbraken. Het was het eerste 'Betty'-toestel dat ik zag en ik was onder de indruk. Kruipend door het toestel inspecteerden wij alles zeer zorgvuldig en maakten de nodige foto's.

Een eindje verderop vonden wij onze tweede 'Betty', ook in zeer goede staat, alleen ontbraken bij deze de beide motoren. De beide vleugels echter waren hier wel intact gebleven. Dit vliegtuig was meer verborgen onder de opdringende jungle, de staart was compleet verstrengeld in takken en struiken.

Na onze lunch met lamsvlees aan de aanlegsteiger bij het water, keerden wij terug om aan dezelfde kant van het vliegveld onze ontdekkingstocht voort te zetten. Francis liet ons een zeer interessant object op Ballalae zien, een 'Aichi' D3A2 'Val'. Het toestel stond onder een hoek van 45° op zijn neus in een erg beboste streek. Dit vliegtuig was ook in redelijke staat en je kon de registratietekens op de staart nog duidelijk lezen. A.I.-code betekende na onderzoek dat het toestel opereerde van het vliegdekschip Shokaku (I) van het Eerste Vlooteskader (A) in 1943. Sinds enige tijd, nl. gedurende de 'Operatie Ro' van 1-12 november 1943, waren zij tamelijk actief in de buurt van de Salomonseilanden toen zij de landingen van de Geallieerden op Bougainville trachtten te verhinderen. Een van de 38 toestellen werd in zijn schuilplaats opgeblazen als ongelukkige toevalligheid.

Daarna werden we naar een vreemd schouwspel vlakbij het einde van het vliegveld geleid, een voorraad van ruim tien vliegtuigmotoren en vijf staartdelen van andere 'Betty' bommenwerpers. Een van de jongens vond nog een zwaar verroest machinegeweer van zo'n vliegtuig. Wij staken de landingsbaan over en gingen daar de jungle in. Snel ontdekten wij nog een derde bommenwerper van hetzelfde type, alleen in een veel slechtere staat. De staart was half van de romp afgebroken en de motoren waren op de grond gevallen onder de vleugels. Nog een kleine honderd meter verder weer een 'Betty'

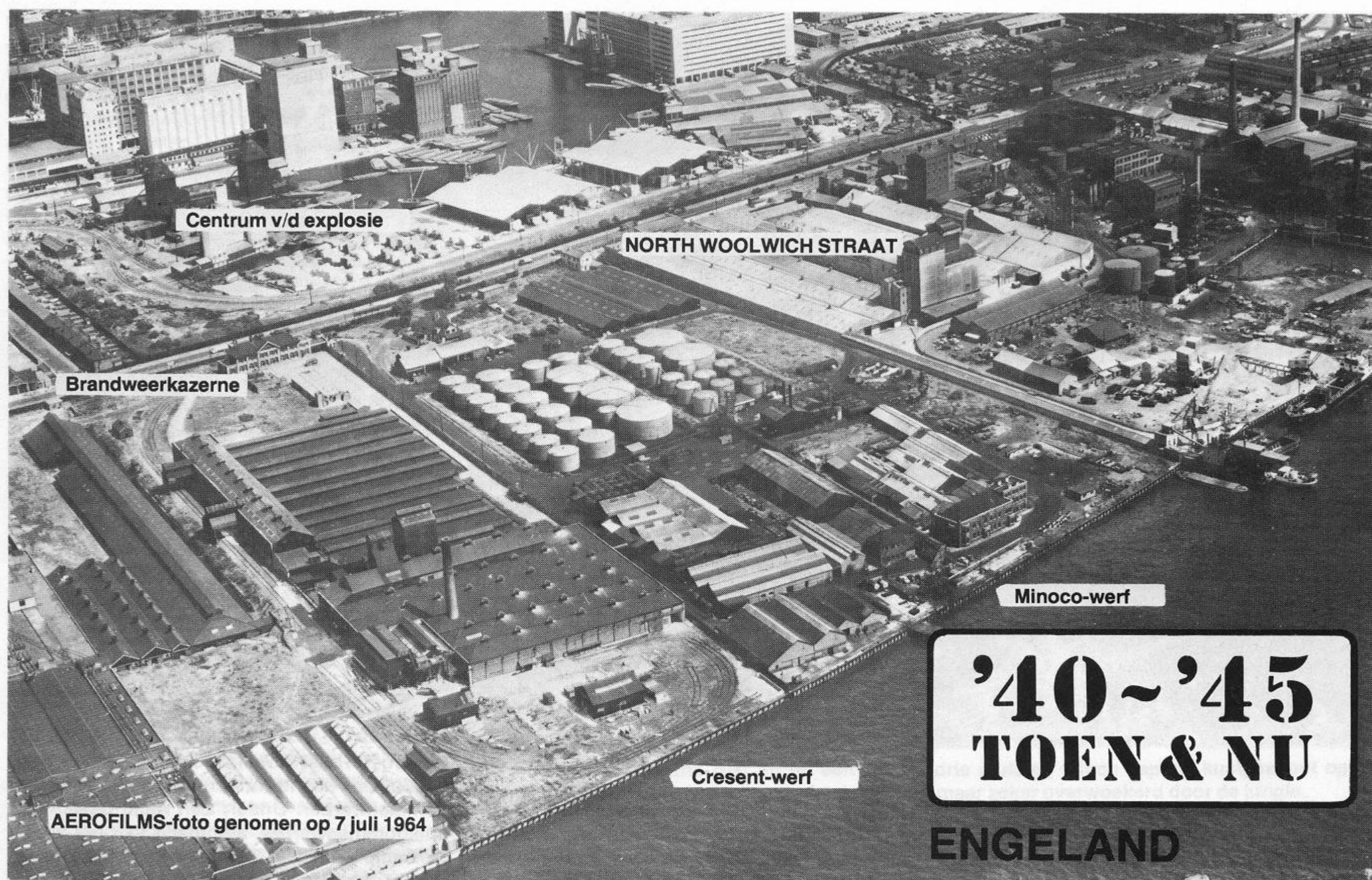
en weer in slechte toestand, maar dit toestel had het voordeel dat zijn registratietekens duidelijk te lezen waren op de staart. De eerste bommenwerper die wij vonden, had de code U2-323. Zorgvuldig onderzoek wees uit dat hij behoorde bij het 702 Kokutai en vaak vanaf vooruitgeschoven posten op de Ballalaebasis opereerde. Tot slot vonden wij de laatste G4M waarvan de cockpit en het rompgedeelte in goede staat waren. De staart was echter half gebroken en gedraaid en lag gedeeltelijk onder de grond. Wij waren nu voldoende bekend met de vindplaatsen van de 'Betty's' en de eentonigheid werd gelukkig onderbroken door de ontdekking van twee Japanse Zero-jachtvliegtuigen, zeer zwaar beschadigd en dicht bij elkaar gelegen. Een eindje verder kwam onze beloning. Wij vonden een heel vroeg model Zero A6M2 in relatief goede conditie, de vleugels en de cockpit redelijk intact, een volledige motor, maar het achterstuk en de staart ontbraken weer. Omdat het achterstuk er niet aanzat, was identificatie onmogelijk. Een witte streep over de romp gaf de indruk dat wij met een exemplaar te

Boven: Het best bewaarde exemplaar dat wij op het Ballalae-eiland vonden van een G4M1 'Betty' bommenwerper. Onder: Een Aichi D3A2 'Val' duikbommenwerper, afkomstig van het vliegdekschip Shokaku, 32 jaar na zijn vernietiging ligt het wrak er nog precies zo.

doen hadden dat vanaf een carrier van het Eerste Vlooteskader opereerde. In april 1943 zette admiraal Yamamoto vooral veel vliegtuigen in die thuishoorden op carriers, tijdens de 'IGO' operatie, een mislukte poging om de geallieerde luchtvloot in de Salomonseilanden uit te schakelen.

De schemering viel snel over onze Ballalae tocht en in feite ook over onze hele tocht over de Salomonseilanden. Ballalae was het laatste punt van deze door de oorlog met wrakken beladen eilanden. In iets meer dan twee weken was het mij gelukt de meeste plaatsen van het grote Pacific-oorlogsgebied te bezoeken waar slag was geleverd van augustus 1942 tot oktober 1943. Het was nog te zien in minder toegankelijke gebieden van de Salomonseilanden maar dat zullen wij maar bewaren voor een andere keer.





De grootste explosies tijdens de oorlog

De Eerste en de Tweede Wereldoorlog produceerden helaas hun eigen records. Ze hadden, of iets ergers, of iets op grotere schaal dan ooit tevoren had plaatsgevonden en welke oorlog bleek in staat de zwaarste en hevigste ontploffing van die tijd in Engeland op te eisen.

SILVERTOWN, LONDEN, 19 JANUARI 1917

DOOR FRANS SAINSBURY, EX-BIBLIOTHECARIS WEST HAM BIBLIOTHEEK

Omstreeks kerstmis van het jaar 1914 veranderde de Eerste Wereldoorlog van een bewegingsoorlog in een slijtageslag waarin de loopgraaf en het artillerieduel het grimmige karakter vormden. Ofschoon de Duitsers hun chemische industrie sneller en waarschijnlijk ook beter konden overschakelen op de fabricage van explosieven dan de Engelsen dat konden, realiseerden beide mogendheden zich dat er gigantische hoeveelheden munitie zou moeten worden aangemaakt gedurende de komende vier jaar.

Eén van de Engelse bedrijven die veel te maken had met de fabricage van explosieven was Brunner, Mond & Co. Deze naam leeft thans nog voort bij Imperial Chemical Industries concern in Cheshire waarvan de fabriek Mond een onderdeel werd. In het voorjaar van 1915 realiseerde Lord Moulton zich, dat de grote vraag naar TNT procestechnisch nooit kon worden gehaald. Het proces om TNT in ruwe toestand van ongerechtigheden te reinigen was veel gevaarlijker dan de huidige methoden die hiervoor zijn ontwikkeld, zodat het toen een noodzaak was om deze fabricageprocessen niet te verdelen over diverse fabrieken, doch onder te brengen in één fabriek.

In een beschouwing van de hand van Lord Moulton uit die tijd lezen wij hoe en waarom de fabriek in

Silvertown, gelegen op de oostelijke oever, werd gekozen voor dit gevaarlijke reinigingsproces:

'Wij vestigden de aandacht op een plek bij Rainham die gunstig was gelegen, ver van drukke woongebieden. Voorts was de plek ideaal te noemen uit velerlei oogpunt, maar dit was blijkbaar niet voldoende . . .

Ik vernam van één der directieleden van de firma Chance & Hunt, dat de fabriek in Silvertown veel produktieeengloop had en dat zij naar zijn beste weten de enige fabriek was die in staat werd geacht de produktie te kunnen verrichten en zo werd de keuze een feit . . .

Bijgevolg werd met de directie van Brunner, Mond & Co. contact opgenomen, ofschoon er van een formele bedrijfsleiding geen sprake was . . . en toch werd deze fabriek aanbevolen en werd zij leverancier van het zo gewenste TNT.'

De keuze van Brunner, Mond & Co., gevestigd op de Crescent Wharf, West Silvertown, was objectief beschouwd een ontzettend onverstandig besluit, omdat de fabriek met de westzijde grensde aan de triplex- en verpakkingsindustrie van Venesta en nog gevaarlijker lag ten opzichte van de oostkant waar notabene een olie-opslagplaats van de Silvertown Lubricants Ltd. was gevestigd. Ten noorden van de fabriek, op nog geen 500 meter afstand,

lag een woonwijk, waar ongeveer 3000 mensen woonden en leefden. Voorts was er een school met 800 leerlingen, een kerk en op een afstand van ruim een kilometer lag een nog grotere woonwijk. Om de lijst compleet te maken waren verder op het industrieterrein gevestigd: een zeepfabriek van John Knight Ltd., James Keiller's Conservenfabriek, Gutta Percha, de Telegraaffabriek, Tate's suikerraffinaderij en nog verscheidene olieraffinaderijen en vernisfabrieken. Kortom, de Crescent Wharf-fabriek, eerder al omgebouwd voor ongebluste kalk, zou in vreedstijd eigenlijk al een onaanvaardbare keuze zijn geweest in dit gebied, laat staan met de verhoogde risico's door de TNT-fabricage. Maar volgens de officiële geschiedenis was de keuze noodzakelijk en was de urgentie voor de TNT-aanmaak een geldig excuus.

In september 1915 werd dus met de TNT-fabricage in de Silvertown-fabriek begonnen. Het procédé omvatte de volgende fasen:

1. het voorzichtig smelten van 5-tons eenheden ruwe TNT in een grote smeltkroes;
2. het oplossen van deze eenheden TNT in warme alcohol;
3. het kristalliseren van de opgeloste TNT door toepassing van de vacuüm methode waardoor koeling ontstaat;
4. het drogen en centrifugeren van de gekristalliseerde TNT waardoor de meeste alcohol en ongerechtigheden eruit worden verwijderd;
5. het uitscheppen van de TNT uit de centrifuges en het herhalen van procédé 2, zoals eerder beschreven, om de laatste onzuiverheden te verwijderen;
6. natuurlijke afkoeling, het uitscheppen en drogen en daarna in porties van 20 kg verpakken in katoenen zakken; het eindproduct is dan zuivere TNT.

Het voordeel van Silvertown met betrekking tot de produktie van TNT was dat alle apparatuur al in de

fabriek aanwezig was, op de smeltkroes na. Er was voor de voorlopige opslag van het eindprodukt een speciale berging gemaakt die bovenop het gebouw was gelokaliseerd. Het enige dat nog resteerde was een grondige schoonmaak zodat er geen sporen meer van de ongebluste kalk zouden overblijven. Een belangrijke factor in dit verband was dat ongebluste kalk zeer agressief is, vooral bij het beschreven TNT-procédé, maar ondanks alles ging men toch door in de zuidelijke vleugel met het kristalliseringsproces van koolzure soda!

Alle produktiekosten werden gedragen door het ministerie van Munitiezaken en de firma ontving een commissieloon van 5 shillings per vervaardigde ton pure TNT, oplopend tot ongeveer £ 750 per jaar. Er was een speciale werkeenheden van 63 arbeiders, bestaande uit drie ploegen van 21 man, in continudienst voor het vervaardigen van TNT. Zij werden strikt van de andere produktie gescheiden gehouden door ze onder te brengen in een gebouw aan de North Woolwich Road aan het einde van de werf.

Op vrijdag, 19 januari 1917, kwam de middagploeg om 14.00 uur in de fabriek aan. Zij bestonden uit 20 personeelsleden (1 absent) die in de fabriek over de volgende arbeidsplaatsen werden verdeeld:

- twee vrouwen bij de kraan, om de ruwe TNT te laden en naar de smeltruimte te vervoeren; het waren Hetty Sands en Ada Randall;
- aan de verpakkingstafel waar de pure TNT aankwam uit de vorige fase van het procédé: de vrouwelijke voorman Emily Farrow en vier andere vrouwen;
- in de distilleerderij waren Alice Davis en Lottie Ablett bezig de TNT-korrels op te vegen;
- aan de centrifuges werkten vijf man en een jongen, James Arnell;
- aan de oplossingsapparatuur: twee man;
- Walter Mauger en een jonge vrouw, Catherine Hodge, werkten boven de smeltkroes en deden de ruwe TNT erin;
- Edgar O. Wenborne, een smeeder en eigenlijk de ploegbaas was er, een kuiper en zijn hulpje waren bezig de vaten waarin de ruwe TNT was opgeslagen van de deksels te ontdoen; deze open vaten werden dan door twee vrouwen met de kraan opgehesen naar de smeltkroes.

Wat volgde werd gezien door mensen die getuigen waren bij de ramp en deze overleefden. Om ongeveer tien minuten over half zeven ging Hetty Sands de trap op om te kijken of er nog genoeg ruwe TNT in de smeltkamer aanwezig was en, indien nodig, nieuwe vaten te laten aanvoeren. Er waren 15 tot 20 zakken boven en dat was genoeg om de zaak gaande te houden. Mauger pakte de laatste drie zakken van de stapel en hees ze met de kraan naar boven, terwijl Catharine Hodge de touwtjes met een klein zakmes doorsneed en de zakken leegde in de vultrechter die op de smeltkroes aansloot.

Er waren wel enige kleine hoopjes TNT op de grond gemorst, maar in het procédé haperde niets en alles ging zoals het behoorde. Op de kraanplaats werd niet meer gewerkt en de kraan zelf was beveiligd tegen verrijden of zwenken. Mauger zei dat er nog genoeg TNT voorradig was zodat er kon worden doorgewerkt. Hetty Sands en Ada Randell gingen naar beneden en begaven zich naar de dames-toiletten voordat zij naar de kantine zouden gaan om thee te drinken. Toen zij de hoofdingang bereikten, keek Hetty Sands op de wandklok die 18.45 uur aanwees. Ongeveer twee minuten nadat zij het toilet hadden bereikt (een kleine honderd meter verderop ten zuiden van het TNT-gebouw) hoorde Hetty twee beangstigende geluiden, zoals zij vertelde. Het was net alsof er een stalen deur hard werd dichtgeslagen. Zij zei tegen Ada, die bij haar was: 'Ren naar buiten en ga eens kijken wat er aan de hand is.' Ada Randell kwam direct terug en schreeuwde: 'Lieve help, de hele zaak staat in lichter laaie, kom mee!'

Toen zij buiten waren, zagen zij dat het dak van de smeltruimte werd geblazen, waarna zij het op een lopen zetten om aan de andere kant van een brug te komen die over een open riool liep. Daar ontmoet-

ten zij Alice Davies van de distilleerderij en renden richting golfplatenhek van de Venestafabriek. Toen ze voor het hek stonden na te denken hoe eroverheen te komen, werd het hek door een volgende ontploffing weggeblazen.

Later beschreef Alice Davies hoe ze naar de hoofdingang terugging om te kijken hoe laat het was. Het was toen 3 minuten later, dus 18.48 uur. Toen ze weer weg wilde gaan uit de hal, hoorde zij opeens een vreemd geluid; het leek of er een deur piepend opentilde, doch ze nam daar geen notie van. Op weg naar boven, naar de distilleerderij, ontdekte zij in een flits dat er brand woedde. Zij rende weer naar buiten en kwam daar Hetty Sands en Ada Rahdell tegen. Zij was de laatste vrouw van de negen die de fabriek levend wisten te verlaten.

Terwijl Hetty Sands en Ada op weg waren naar het toilet, was James Arnell bezig de gemorste TNT en alcohol bijeen te vegen in de centrifugeruimte, toen hij van boven uit de smeltruimte vurige rode druppels zag vallen die op gesmolten glas leken. Hij rende meteen naar de deur, begon door de gebouwen te lopen en riep luid dat er brand was. Daarna klom hij over de Venesta-schutting en maakte zich uit de voeten, richting North Woolwich Road. Hij stond daar drie tot vier minuten te kijken naar het zich snel uitbreidende vuur toen een ontploffing hem plotseling neersloeg en hem verblindde. Hij was overigens op dat moment nog niet gewond.

De voorman, Edgar Wenborne, moet op dat moment ook de gesmolten druppels TNT hebben gezien, want Arnell hoorde hem roepen dat de vrouwen snel moesten weggrennen. Wenborne holde daarna naar dr. Angel, de hoofdchemicus, die op dat moment zat te eten.

Frederick Blevins, assistent-chemicus van de fabriek, hoorde zijn vriend Saunders (die net was weggegaan na een spelletje dammen) roepen dat de fabriek in brand stond. Hij rende van zijn plaats boven het laboratorium en zag (net zoals Hetty en Ada) dat de bovenliggende smeltruimte behoorlijk brandde. Hij ging terug om zijn hoed en jas te pakken en rende toen naar buiten, naar de hoofdeuropoort, waar hij iedereen waarschuwde om voor zijn leven te rennen. Toen hij bij het prikkloklokaal kwam, ging hij weer terug om naar dr. Angel te zoeken. Kennelijk ontmoette hij hem en smeekte hem om niet te blijven maar weg te rennen. Dr. Angel was toen op kantoor en was aan het bellen of iets dergelijks. Daarna rende Blevins terug naar de poort waar hij de toesnellende brandweermannen tegenkwam. Hij waarschuwde dat zij een ontploffing moesten verwachten. Daarna holde hij zo snel als hij kon de weg af maar hij kwam niet ver want opeens hoorde hij een vervaarlijk gerommel en sloeg hij een paar maal over de kop.

De Silvertown brandweerkazerne was precies aan de overkant van de fabriek gelegen en reserve-brandweerman T. R. Betts (zoon van de toen dienstdoende brandweerofficier) had toen wacht tot 18.45 uur. De heer Betts leeft nog steeds in West Ham en dit waren zijn eigen woorden (na bijna 60 jaar): 'Opeens was er een gigantische rode gloed in de lucht ter hoogte van de munitiefabriek. Ik rende de kazerne in en sloeg alarm. De dienstdoende wachtofficier deelde de orders uit, en binnen twee minuten waren de brandweerwagen en de ladderwagen, met volledige bemanning en onder commando van mijn vader, op weg naar de brandende fabriek. Onmiddellijk belde ik het hoofdkwartier en vroeg om alle hulp die maar beschikbaar was. Tijdens dit bellen vond een vreselijke ontploffing plaats en toen ik weer bij bewustzijn kwam, lag ik in het ziekenhuis London Hospital.'

Er was nauwelijks tijd genoeg voor de brandweerielen om met het bluswerk te beginnen, noch voor dr. Angel en Edgar Wenborne om de werkende ploeg bij elkaar te krijgen voordat het vuur de grote opslag van het TNT bereikte.

Voorzover nu nog kan worden nagegaan, was de fabriek Brunner Mond om 18.52 veranderd in één geweldige bom. Gesmolten metaal, stukken muur en steen en honderden tonnen aarde regenden op de hele omgeving. Alle gebouwen waren binnen



Boven: Opname van de achterkant van een rij huizen in Fort Street; op de achtergrond het brandweercomplex met oefentoren (West Ham Library). Onder: De huizen zijn afgebroken en op deze plaats is het service- en tankstation voor vrachtauto's herrezen van de Rank-Spillars groep.



een straal van een kleine 400 meter totaal verwoest, inclusief de Venesta-fabriek ernaast. Twee van de grote olietanks van het nabijgelegen raffinagebedrijf Silvertown Oil Lubricants Ltd. waren volledig opengescheurd en stonden in brand. De brandweerkazerne en verscheidene straten met huisjes waren verwoest en rondvliegend gesmolten metaal zette de twee dichtbijgelegen meelfabrieken in brand alsmede het schip SS Itala dat in dok lag. De meelfabrieken brandden volledig uit. De St. Barnabaskerk en het lokaal van die kerk, alsmede de jongens- en meisjesschool waren praktisch geheel verwoest. Zelfs de gashouder aan de andere kant van de Thames was zwaar beschadigd en een 15 ton wegende ketel werd door de lucht de North Woolwich Road ingeslingerd.

Tot circa 500 meter vanaf de explosiehaard waren huizen nog gedeeltelijk verwoest en rond de 650 meter en verder was er alleen nog glasschade, doch kleine beschadigingen aan deuren en zolders bleken over de hele oostelijke wijk in Londen voor te komen. De explosie werd duidelijk gehoord in Cambridge, zo'n 80 kilometer van Londen gelegen. Alles tezamen waren tussen de 60 000 en 70 000 woningen op enigerlei wijze beschadigd door deze zware ontploffing. Hiervoor werd toen ruim £ 3 mil-

joen, (thans in vergelijking misschien wel £ 30 miljoen) uitgekeerd aan nabestaanden en huiseigenaren die schade hadden geleden.

De kracht van de explosie en de omgeving in aanmerking genomen, was het aantal slachtoffers opmerkelijk klein. Negenenzestig mensen werden op slag gedood; nog vier mensen die later aan hun verwondingen overleden, brachten het totaal op drieënzeventig. Uit de fabriek zelf, waar de explosie plaatsvond, ontsnapte alleen James Arnell van de negen mannen van zijn ploeg. Van de vrouwen echter werd alleen Lawrence in de distilleerderij gedood.

De leerling-kuiper, die op de begane grond werkte toen het gebeurde, stierf ter plekke, de kuiper zelf kon ontsnappen. Ook dr. Angel stierf omdat hij de fabriek weer binnenging. Andere dodelijk gewonde slachtoffers waren twee brandweerlieden en drie familieleden van de brandweermannen die op het kazerneterrein in kleine huisjes woonden, een machinist op de goederenlijn in de buurt alsmede een politie-agent. Het aantal zwaargewonden bedroeg 98, terwijl 328 mensen lichte verwondingen opliepen. Voorts bleken er nog ruim 600 mensen, door huisartsen die haastig opgeroepen waren, op straat en later thuis te zijn behandeld.

De explosie had de telefoondraden met de overige wijken van Londen zodanig beschadigd, dat na een half uur pas extra hulp kwam opdagen. Brandweerwagens en een motorspuit van de rivierbrandweer boden ook nog hulp; deze waren aangetrokken uit Eastham, uit Stratford, Canning Town en Ilford. De dienstdoende commandant van de West Ham Brandweerbrigade zette zijn mannen direct aan het werk en begon daarna te zoeken naar mensen van de brandweer van Silvertown die door hem spoedig werden gevonden. Twee doden en een zwaargewonde lagen naast hun zwaarbeschadigde brandweerauto.

De branden woedden de hele vrijdagnacht en de hele zaterdag. De meelfabriek gaf de brandweer de meeste moeilijkheden. De branden konden pas worden geblust nadat er enorme hoeveelheden water in waren gespoten. Pas in de namiddag van zondag kon het sein 'brand meester' worden gegeven.

De dinsdag daaropvolgend, de 23e januari, kondigde de regering aan dat er een onderzoek naar de oorzaak van de brand en de ontploffing zou worden ingesteld. Een commissie, bestaande uit drie man, zou dit onderzoek uitvoeren. De commissieleden ondervroegen 36 getuigen, van Lord Moulton tot de enige overlevende getuige van de omgekomen werkploeg, de heer James Arnell. Toen de minister van Munitiezaken in april 1917 in een zitting van het Parlement werd gevraagd wanneer de bevindingen van het onderzoekcomité zouden worden gepubliceerd, antwoordde hij dat dit niet kon omdat het ging over zaken die informatie aan de vijand zouden vertrekken.

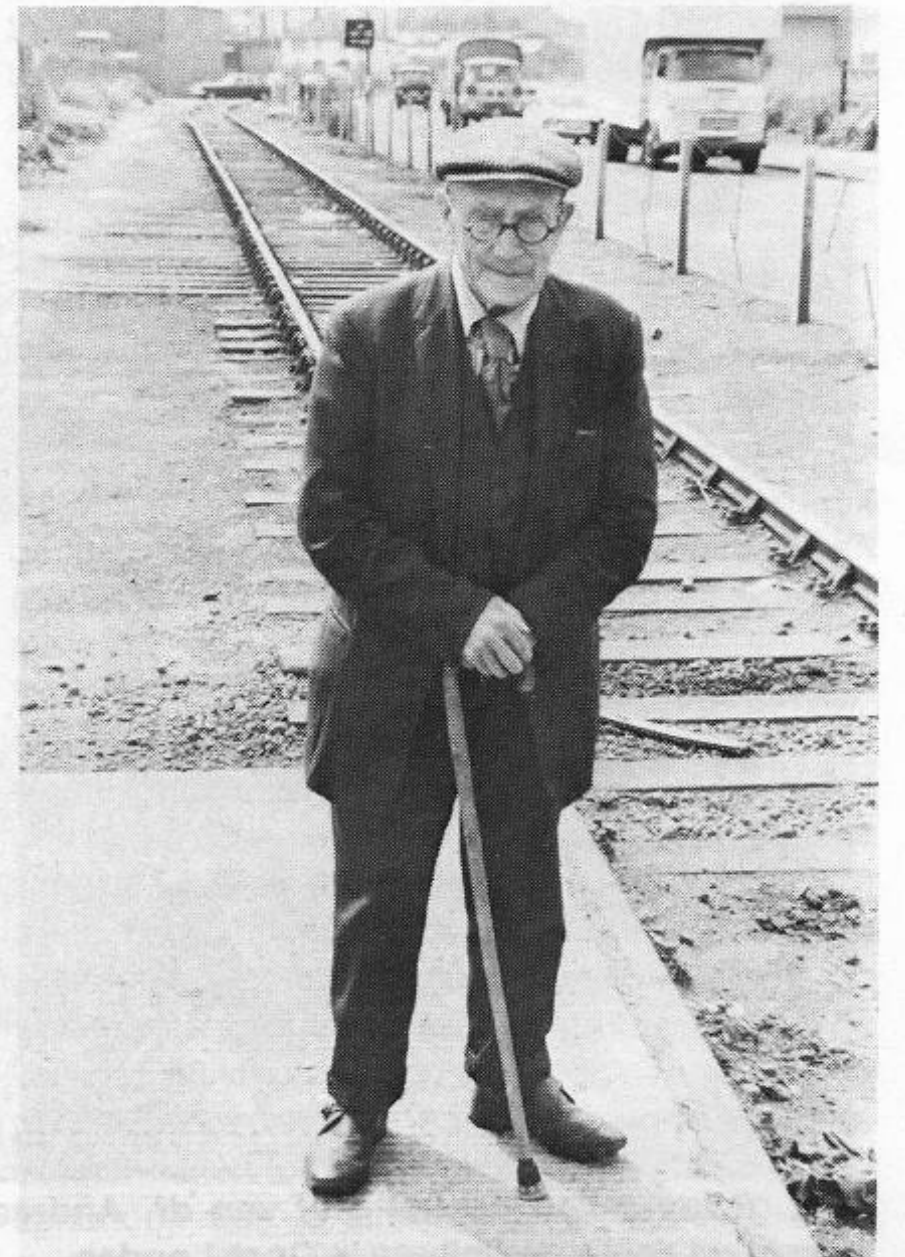
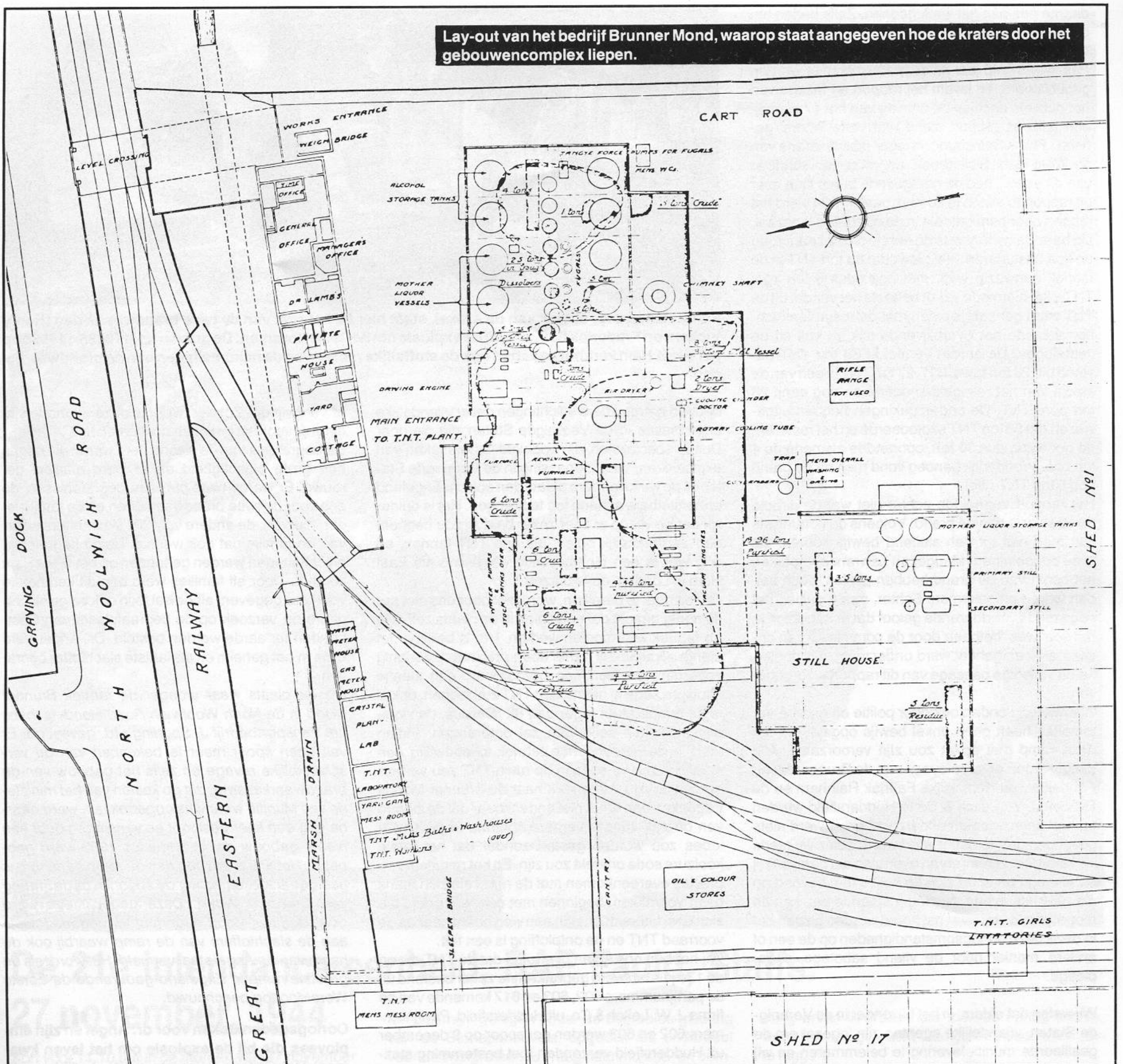
Wilde geruchten deden al de ronde dat spionnen van de vijand die explosie door sabotage hadden veroorzaakt en dit werd nog eens verder in de hand gewerkt door de geheimzinnige houding van de regering.

De regering had een dag na de explosie twee rechercheurs naar Silvertown gestuurd die zich op de hoogte stelden door het inwinnen van inlichtingen bij mensen die in de buurt woonden. De majoor die de leiding had over het rechteerteam, rapporteerde dat alle geïnterviewde mensen van hoog tot laag meenden dat de explosie geen ongeluk was. Een andere wilde theorie die toen de ronde deed was dat men meende dat de Duitsers twee onzichtbare Zeppelins hadden gestuurd die hun eigen gas konden ontwikkelen terwijl zij zich voortbewogen, en die waarschijnlijk de fabriek hadden gebombardeerd. Anderen waren van mening dat ter gelegenheid van de verjaardag van Keizer Wilhelm II zich ergens een explosie zou voordoen als 'geschenk'. Sir Alfred Mond was van Duitse origine en gek genoeg viel de ontploffing samen met zijn eerste vakantiedag en waren daarom Duitse saboteurs



Boven: Het Silvertown brandweergebouw, gefotografeerd voor de explosie. Midden: Ofschoon dit gebouw aan de Woolwich Road stond en het dichtst bij de explosie gelegen was, bleef wonderwel de toren staan. Onder: Tijdens de afbraak (West Ham Library).





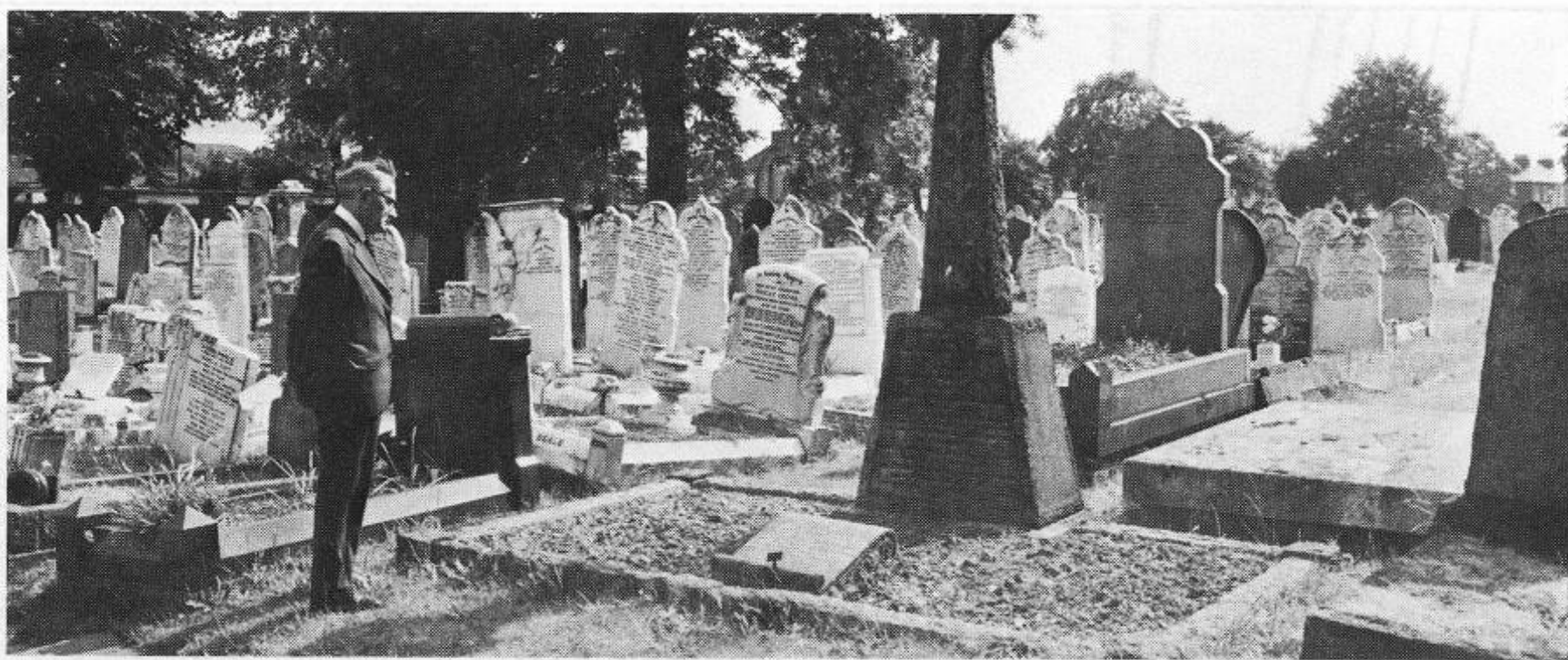
Boven: Het derde brandweercomplex werd wéér op dezelfde plaats opgebouwd waar de twee vorige hadden gestaan. Dit werd geopend en in gebruik gesteld op 13 augustus 1969. Rechts: Ex-brandweerman Tom Betts staat naast de spoorlijn bij de oude ingang van de Brunner Mondfabriek, precies tegenover het brandweergebouw alwaar hij op de fatale 19 januari 1917 dienst deed.

daarna pas aan het werk gegaan. Zelfs heden ten dage geloven mensen die de ramp toen hebben beleefd, dat dit het werk was van Duitse spionnen. Pas in 1957, 40 jaar na de ramp, mocht er worden gepubliceerd, en kwam het rapport ter inzage van het publiek, doch op de omslag van het 17 bladzijden tellende rapport stond met vette letters 'geheim'. Frank Sainsbury, vroeger bibliothecaris van de West Ham Bibliotheek, de vorser en schrijver van dit artikel, had de nodige moeite het fijne over dit rapport te weten te komen; pas in 1974 werd het rapport door hem ontdekt in de openbare leeszaal. De heer Sainsbury was de eerste die het aanvraag en kon bestuderen. Het bleek dat 83 ton TNT in de fabriek aanwezig was, met nog eens 9 ton zgn. TNT-olie; hiermede wordt bedoeld het vuil dat uit de TNT werd gehaald, samen met de restanten alcohol alsmede het overblijvende slik en vuil uit de centrifuges. De eerder vermelde 83 ton TNT bestond uit: 28 ton ruwe TNT, 27 ton TNT in een van de stadia van het reinigingsproces en nog eens 28 ton pure TNT. De onderzoeken hebben uitgegeven dat 53 ton TNT explodeerde en het resterende gedeelte, dus 30 ton, opbrandde alsmede de 4 ton olie. Wonderlijk genoeg vond men na de brand nog 5 ton TNT-olie!

Het rapport vermeldde echter niet wat de directe oorzaak was van de brand. Volgens de commissie kon men niet tot een sluitend bewijs komen. De twee ooggetuigen (Mauger en Lawrence) moesten het begin van de brand hebben gezien, doch beiden waren omgekomen. Echter, mede gezien het nog steeds voortdurende geloof dat er sabotage in het spel was, hetgeen door de commissie van onderzoek toen geheel werd onderzocht, wordt hierna de volledige passage van dit rapport weergegeven:

'Nauwkeurig onderzoek door politie en andere autoriteiten heeft geen enkel bewijs opgeleverd dat deze ramp met opzet zou zijn veroorzaakt. Alle directieleden en employees van de Brunner Mond Fabrieken, de Koninklijke Fabriek Rainham en de Fabriek J. W. Leitch & Co te Huddersfield werden op hun antecedenten onderzocht en er werd niets gevonden dat verdacht voorkwam. Zoals wij reeds verklaarden, zijn wij ervan overtuigd dat geen enkel onbevoegd persoon zich op het terrein bevond op die bewuste avond. Niettegenstaande dat, kan de mogelijkheid niet over het hoofd worden gezien dat in deze deze oorlogsomstandigheden op de een of andere manier door de vijand sabotage is gepleegd.

Wij weten dat elders, in het bijzonder in de Verenigde Staten, vijandelijke agenten zijn ingezet om de geallieerde munitielevering te belemmeren en wij



Frank Sainsbury, auteur van dit artikel, staat hier bij het graf van de twee brandweerlieden (Henry Vickers en Frederick Sell), die bij de explosie om het leven kwamen. De graven no. 119885/119888 op het West Ham kerkhof bevatten ook de stoffelijke resten van de nakomelingen van de brandweerlieden.

hebben betrouwbare inlichtingen dat er vijandelijke organisaties in de Verenigde Staten zijn die door Duitse specialisten zijn opgeleid in het maken van explosieven, voor toepassing in de Verenigde Staten of op welke andere plaats dan ook om Engeland onherstelbare schade toe te brengen. Het is duidelijk dat de vijand er zeer zeker baat bij zou hebben, een aantrekkelijk object als een TNT-fabriek, en nog wel in een dichtbevolkte omgeving als East Ham in Londen, op te blazen.

Om dit doel te bereiken, wordt het door ons niet per sé nodig geacht dat een spion in de plaats zelf of in de fabriek zou moeten werken. Het is bekend dat sterke alkaliën TNT snel doen ontbinden, zodanig zelfs dat wanneer men bijvoorbeeld een staafje koolzure soda in gesmolten TNT zou leggen, ook al is de temperatuur lager dan 82 °Celsius, de vloeistof in enkele seconden zal ontbranden. Indien men in de verzendende fabriek kwaadwillig een staafje koolzure soda in de ruwe TNT zou verbergen en dit zou verzenden naar de Brunner Monds Fabrieken dan is het niet ondenkbaar dat de inhoud van de zak zonder verdere controle in de smeltkroes zou worden gestort zonder dat het fatale koolzure soda ontdekt zou zijn. En het resultaat zou precies overeenkomen met de ramp die zich thans heeft voltrokken, beginnen met een felle brand die zich snel uitbreidt en zich een weg baant naar de voorraad TNT en de ontploffing is een feit.

Wij hebben ons ervan overtuigd dat de TNT die op de 17e januari werd gebruikt bijna zeker bestond uit de partijnummers 602, 603 en 617 komende van de firma J. W. Leitch & Co. uit Huddersfield. Partijnummers 602 en 603 werden per spoor op 9 december uit Huddersfield verzonden met bestemming station Dagenham Dock, waar zij op 22 en 23 december werden ontvangen en werden overgebracht naar de Koninklijke Fabriek te Rainham. Op 11 en 12 januari werden zij met een vrachtauto overgebracht naar Silvertown.

Partijnummer 617 vertrok van Huddersfield op 19 december naar station Dagenham Dock, was eveneens voor Rainham bestemd en werd weer doorgezonden van Rainham naar Silvertown op de 18e januari per vrachtauto. Navraag over de wijze van verpakking wees uit dat het verzonden TNT veelal in vaten en tonnen zat. Deze vaten en tonnen kwamen vaak in open toestand in de fabriek van Silvertown aan omdat de deksel ontbrak of kapot was waardoor de TNT open en bloot lag voor invloeden van buitenaf. De reis tussen Huddersfield en Rainham duurde vaak meerdere dagen, en het moet daarom voor een getraind agent niet moeilijk zijn geweest tijdens een oponthoud een staafje koolzure soda in een van de zakken (binnenverpakking) te verbergen. De aanraking met dit agressieve middel zou de TNT dadelijk vlam doen vatten. De heer Dupré, die voor de commissie een aantal proeven nam, zei dat het eenvoudig is om de staaf met schellak of vernis in te smeren of zelfs in papier te verpakken waardoor de chemische reactie kan worden uitgesteld tot in de smeltkroes, waarna uiteraard door de hitte de verpakking zou smelten

of verdwijnen. Zonder twijfel is deze methode vindingrijk voor het gekozen doel en effect.'

De begrafenis van de slachtoffers was in die dagen een grote plechtigheid en er werd officieel gerouwd. Er waren twee publieke begrafenis, de ene voor de twee brandweerlieden en de familieleden hiervan, de andere voor die slachtoffers waarvan de familie dat ook wenste. Beide begrafenisplechtigheden werden gehouden op het West Ham kerkhof. Door elf families werd aan dit kerkhof de voorkeur gegeven, alhoewel toch ook enige slachtoffers op verzoek op de begraafplaats van Oost-Londen ter aarde werden besteld. Dr. Angel werd bijna in het geheim en als laatste slachtoffer begraven.

Op de plaats waar vroeger de fabriek Brunner Mond in de North Woolwich Road stond, is thans het transportbedrijf J. Spurling Ltd. gevestigd. Er valt geen spoor meer te bekennen van de verschrikkelijke ravage en zelfs het gebouw van de brandweerkazerne, dat op kosten van het ministerie van Munitie weer was opgetrokken, werd daarna nog een keer gesloopt en vervangen door een nieuw gebouw dat in augustus 1969 werd geopend. Het enige dat nog aan de ramp herinnert, is een gedenksteen achter de spoorlijn bij de ingang van Crescent Wharf. Deze gedenksteen werd door Brunner Mond opgericht ter nagedachtenis aan de slachtoffers van de ramp waarbij ook de naam van dr. Angel staat vermeld. Het wordt als de grootste ramp in Engeland gedurende de Eerste Wereldoorlog beschouwd.

Oorlogsgedenkteken voor dr. Angel en zijn medewerkers die bij de explosie om het leven kwamen. Het was de zwaarste explosie tijdens de Eerste Wereldoorlog in Engeland.



Het gedenkteken op het graf van dr. Andrea Angel op de begraafplaats in Oost-Londen.





Luchtopname van de krater, gemaakt op 29 oktober 1950, in de buurt van Staffordshire.

De 21e intendance-eenheid, RAF Fauld, Staffs. 27 november, 1944

Door John Reed

Kort voor 11.10 uur in de morgen van 27 november 1944 liep een bewapeningsmonteur van de RAF in een van de flauwverlichte tunnels onder een heuvel van Staffordshire, toen hij door een kleine explosie, ergens in het netwerk van smalle gangen waar hij net was geweest, werd gealarmeerd.

Nog geen dertig meter boven hem keken de boerderijknechten van Upper Castle Hayes Farm op toen hun werkgevers, de heer en mevrouw Goodwin, in hun auto voorbijkwamen. Zij reden het smalle boerderijpad af naar de weg die naar het plaatsje Fauld liep. Voor hen was het een gewone maandagmorgen zoals alle andere. Het was echter voor hen wel de laatste, want de kleine ontploffing die door de luchtmachtmonteur werd gehoord, was in feite een voorloper van wat de allergrootste ontploffing van Engeland zou worden. In enkele seconden was de boerderij van Upper Castle Hayes en haar bewoners van de aardbodem verdwenen en wat er nog van overbleef, was een gigantische, dertig meter diepe krater die een omvang had van 48 000 m². Later heeft men berekend dat op dat fatale moment een hoeveelheid van 3500 ton aan brisantbommen in één klap was ontploft. Dat kostte achtezestig levens en riep een aantal vragen op, waarop naar de mening van vele dorpelingen in de buurt nooit een afdoende of verhelderend antwoord werd gegeven.

Het luchtvaartministerie had in 1937 een langverla-

ten gipsmijn, gelegen onder de begroeide glooiing van de Stonepitheuvels, opgeëist als onderdeel voor de snelgroeiende vraag naar munitie- en bommenopslagruimte. Er was veel voor te zeggen om de buurt te kiezen van noordoostelijk Staffordshire. De mijnen van Fauld waren ca. dertig meter diep en hadden genoeg opslagcapaciteit om 10 000 ton brisantbommen te herbergen terwijl er ook nog genoeg expansieruimte voorhanden was. Voorts was voor dit opslagdoel slechts een minimum aan verbouwing en aanpassing nodig. De gipsmijn was door de mijnwerkers op de bekende wijze uitgehold zodat in feite een ondergrondse flat ontstond met pilaren die de plafonds ondersteunden en dat in verschillende lagen met 7 meter tussenruimte.

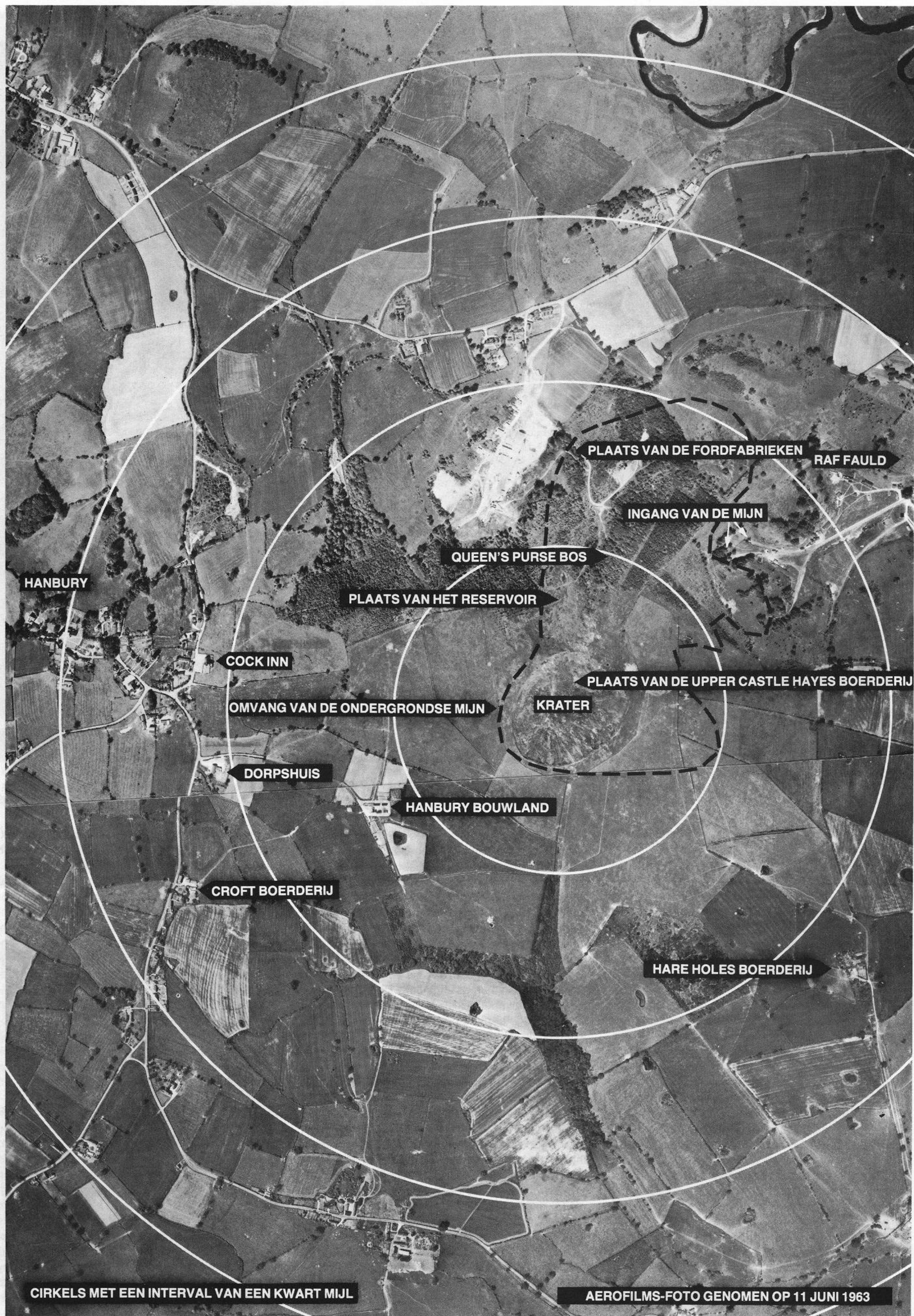
Het aanpassen van de ruimten bestond uit niets meer dan het aanbrengen van een betonnen dak van 75 cm dikte en het bouwen van een anderhalve meter hoge betonmuur die brandwerend moest zijn om de opgeslagen bommen te beschermen. Een kleine spoorbaan was aangelegd om aansluiting te hebben met de spoorlijn naar Scropton, ongeveer 1½ km naar het noorden. Dit spoorweglijntje verdween ondergronds de mijn in waar een aantal vertakkingen liep naar de opslagplaatsen afzonderlijk. Ondanks dat men op tijd klaar kwam met de ombouw van de mijn per 1 juni 1938 volgens het geplande schema, stond het personeel dat voor de opslag moest zorgdragen onder hoge druk om de zaak helemaal rond te krijgen. Voor het uitbreken van de oorlog waren de voorraden en de bescher-

ming ervan in orde, maar toen de oorlog uitbrak, werd het nodig geacht veel grotere voorraden aan te leggen.

In 1941 werd de beslissing genomen om de tot nu toe ongebruikte delen van de mijn in te richten voor de opslag van nog eens 10 000 ton brisantbommen. Om deze nieuwe ruimte te kunnen bereiken, werd een aanvoergang geboord met een tussenruimte van 60 meter t.o.v. de oude mijn die tegelijkertijd als een explosie-afscheiding zou dienen tussen beide opslaggebieden. Wel werd bij deze uitbreiding door de mijnwerkers van de in de buurt gelegen Fordmijn tegen het explosiegevaar geprotesteerd. De deskundigen vonden echter dat de westelijke muur van het nieuwe opslaggebied dik genoeg was om afdoende bescherming te geven (de dikte van deze muur lag tussen de 5 en 15 meter!).

De uitbreiding, die in oktober 1942 werd gereali-seerd, was maar een van de vele wijzigingen die plaatsvonden toen de luchtoorlog in Europa werd geïntensiveerd. De 21e Stafinterdance, die daar de scepter zwaaide, moest om de vraag naar bommen bij te houden, drie extra bovengrondse opslagplaatsen neerzetten binnen een straal van 18 km van de plaats Fauld; een andere grote opslagplaats werd op 60 km van Loughborough neergezet. Tegen het midden van het jaar 1944, toen de geallieerde activiteiten tot een climax stegen omdat D-day ophanden was (6 juni 1944) bereikte het aantal aanvragen en ontvangsten dat per maand door-

Luchtfoto, genomen op 11 juni 1963, vanaf 1800 meter. Elke cirkel geeft een interval van 400 meter aan.





Het smalspoortje – te zien aan de linkerkant op de foto – liep van Scropton het luchtmachtkamp in. In de zomer van 1977 werd dit overgeteerd.

stroomde de 20.000 ton aan bommen! Alles moest tweemaal op het spooreplacement op het goederenstation te Scropton worden behandeld. De eenheid moest eveneens voldoen aan de vraag van de Amerikaanse legerluchtmacht, die vooral zeer zware brisantbommen van 500 kg tot 2000 kg aanvroeg en juist die exemplaren vormden in de nauwe mijngangen de meeste moeilijkheden tijdens de behandeling. Een Amerikaans detachement van 20 man personeel werd in 1944 te Fauld gestationeerd om de goederen (bommen) mee te helpen verzenden naar de tactische opslagplaatsen te Market Glainton, Norton Disney en Brafferton. Toen later in het jaar de vraag naar zeer zware brisantbommen met een gewicht van 2000 kg per stuk toenam tot een aantal van 100 stuks per dag, moest er meer personeel worden aangetrokken om de 18 officieren en 475 onderofficieren en manschappen aan te vullen. Ook waren er 445 burger-employees in deze mijn-opslagplaatsen te werk gesteld.

Een oplossing werd gevonden door gedetineerden uit het nabijgelegen 'Hilton' krijgsgevangenkamp te lenen. De gevangenen waren allen Italianen die, omdat de vrede was gesloten tussen hen en de Geallieerden, thans in staat waren om assistentie te verlenen. Tegen eind mei 1944 waren 1 officier en 194 landgenoten werkzaam in of bij de mijn. Daarmee was het fysieke probleem opgelost. Het technische probleem echter niet omdat de interne goederenstroom ook kennis van zaken vereiste. Er waren maar weinig medewerkers die zelfs maar een geringe kennis hadden van de behandeling van explosieven, hun meerderen konden eveneens niet het gestelde specialistische niveau bereiken dat vereist was om op de juiste wijze met explosieven om te gaan. Alleen de met een X gekwalificeerde officieren waren explosievenexperts, die bevoegd waren op de basis dienst te doen. De chef-materieel heeft normaal de rang van majoor en is een hooggekwalificeerde en ervaren specialist. Het was echter kenmerkend voor de buitengewone situatie dat, toen deze functie vrijkwam, er geen opvolger kon gevonden worden die het kon overnemen. De voorlopige chef was wel een gekwalificeerde specialist maar was in feite niet voor zijn taak berekend. Het gecompliceerde net van de logistieke bewegingen, zowel binnen als buiten de mijn, dat de C.E.O. (Commanding Explosives Officer) moet beheren, gaf hem maar één keer per 14 dagen tijd een inspectie in de mijn zelf te houden, waardoor hij steeds meer vervreemde van het werk en de werkmethoden die daar werden toegepast, zodat eigenlijk de leiding ontbrak.

De verantwoordelijkheid voor de inspectie en reparaties van hetgeen er opgeslagen werd, berustte bij een andere afdeling. Een team civiele munitie-inspecteurs (A.I.D.) met aan de top een hoofdinspecteur, werkte in kleine groepen, bestaande uit een aantal opzichters en een inspecteur. Zij waren in feite de magazijnwerklieden, maar ook zij hadden enorme problemen om de technische nieuwtjes bij te houden op het gebied van reglementen en behandelingsmethoden. Het was op zich al moeilijk

genoeg voor ervaren medewerkers om de vele technische instructies, die telkens van inhoud wisselden, bij te houden.

De toevloed van nieuwelingen, in het bijzonder van opzichters, maakte nauwkeurig werk bijna niet mogelijk. Maar al te vaak voerden de hoofinspecteurs onder de zware werkdruk te onnauwkeurige inspecties uit die hun in vredestand meteen hun baan zouden kosten. Zo was de toestand op de 21e Stafinterdance-afdeling te Fauld op die fatale novemberdag in 1944. Een zeer hard werkende ploeg die onder moeilijke omstandigheden een roemloos karwei moest klaren, maar ze trachtten het er zo goed mogelijk vanaf te brengen.

Op de morgen van de 27e november schenen de onderhoudslieden en de burgermedewerkers niets bijzonders in de mijnen te hebben opgemerkt. Het totale aantal orders voor die maand naderde de 14 000 ton brisantbommen, maar met de spannende dagen die ze achter de rug hadden na D-day (operatie Overlord) waren kolonel R. J. Storrar en de commanderende officier van de mijnopslagplaats een paar dagen met verlof gegaan. De plaatsvervangend commandant, majoor Anness, was in grote problemen geraakt omdat hij niet genoeg spoorwagens kon bemachtigen om het dagelijkse aantal bommen van 2000 kilo te kunnen aanvoeren. Dit werd uiteindelijk opgelost door de fysie-



Boven: De verwoesting werd veroorzaakt door een gebarsten reservoir bij een van de nooduitgangen aan de achterzijde van de mijn (Public Record Office). Onder: De mijningang no. 1, gefotografeerd in september 1977.





Boven: De overblijfselen van de Ford cement- en kalkfabriek. Het fabriekreservoir besloeg een gebied van 2000 m² en de schokgolf sloeg dwars door het Queens Purse bos, alles op zijn weg vernietigend (Burton Mail). Onder: Thans is alles weer netjes opgeruimd en rechts is de nieuwe fabriek te zien van British Gypsum Ltd.

ke inspanning en de routine van de depotmensen. Verder was er nog een werkploeg bezig met het leegpompen van een aantal mijngangen in het nieuwe gedeelte van de mijn. Het was een routinematige dag, ook voor de onderhoudsmonteurs die zich van hun assisterende taak moesten kwijten. Het waren bijv. steeds dezelfde werkzaamheden zoals één van de onderhoudsmonteurs beschreef: 'Een ploeg moest de ontstekingen nakijken in opslagplaats nummer 28 terwijl de werkploeg in de nieuwe opslagplaats de zgn. blindgangers in opslagplaats nummer 26 wegwerkte.'

Wanneer bommen, die uit een geallieerd vliegtuig waren gegooid, werden teruggevonden, moesten zij naar een onderhouds- en reparatiecentrum worden teruggebracht om te worden hersteld voor hergebruik. In theorie werden alle exemplaren die werden teruggevonden, te Scropton vluchtig nagekeken op grote beschadigingen, maar in de praktijk werd de bom even omgerold of er geen scheuren in zaten en daar bleef het dan bij. Op deze bewuste maandag werden er drie middelzware brisantbommen van 500 kilo van de RAF uit West Freugh teruggebracht. Ze lagen al in een rij met vijf andere bommen. Normaal zouden een gebroken bomlichaam, stukken van vleugels e.d. ter plekke kunnen worden gerepareerd indien de inspecteurs geen kenmerken zagen van interne beschadiging, zoals een gescheurd ontstekingsmechanisme of een aantasting van de hoofdvulling. In het geval dat een ernstige interne beschadiging zou worden vermoed, was het zaak om de bom naar een geïsoleerde plek te brengen en deze daar onschadelijk te maken of te repareren.

De ontploffing vond precies om 11.10 uur in de morgen plaats. De eerste kleine ontploffing werd waargenomen door de bewapeningsmonteur die net uit de nieuwe mijn was gekomen en de oude mijn was ingegaan. Hij hoorde een scherp soort gekraak; daarna kwam er een lang rommelende explosie die gevolgd werd door een allesvernietigende klap. In de daaropvolgende momenten van verwarring had niemand die de klap had overleefd een helder inzicht van wat er nou precies gebeurde. Een kleine 30 meter boven hen was alles in een soort gruwelijk slagveld veranderd. Ooggetuigen uit Hanbury en Tutbury, de twee dichtstbijzijnde dorpjes, hadden het over twee korte explosies waarna de grote ontploffing plaatsvond. Toen de grond onder hun voeten begon te beven, meenden



de mensen met een aardbeving te doen te hebben; ze zagen meteen een gigantische, paddestoelvormige wolk opstijgen op de plaats waar de boerderij Upper Castle Hays behoorde te staan. Enige seconden later begon het over de hele omgeving aarde, stenen en puin te regenen. Iedereen gooide zich op de grond om het dodelijke gevaar te ontwijken.

Tot dat moment had niemand gedacht aan het waterreservoir dat gelegen was in de buurt van de cementfabriek van Peter Ford Ltd., die aan de rand van het Queen's Purse Bos lag. Ongeveer 200 meter van het centrum van de explosie lag een tien meter hoge dam, 12 meter breed aan de basis en 4½ meter breed aan de top. Dit was een kunstmatig meer dat een oppervlakte besloeg van ruim 2000 m²; de diepte hiervan was tussen de 8 en 10 meter. Het water dat hierin werd opgeslagen, werd gebruikt bij het proces om gipsplaten te maken. De dam werd letterlijk door de opwaartse druk van de ontploffing, totaal verwrongen en het water werd met grote kracht uit het reservoir geslingerd. De vloedgolf sleepte in haar stroom duizenden tonnen modder, bomen en struiken en alles wat maar in de weg lag mee, spoelde over de auto van de nietsvermoedende familie Goodwins en vernielde de fa-

abriek van Ford, waarbij de daar aanwezigen werden begraven onder het puin.

Ofschoon een stapel zeer brandbare goederen met enorme kracht uit de tunnel werd geblazen, had het administratiegebouw in het kamp geen ernstige schade opgelopen. Vanaf die plek leidde de commandant, majoor D. N. Kings, met zijn groep (het 42e) de hulpactie. Geassisteerd door 1e luitenant J. P. Lewin en een burgeropzichter, de heer J. C. Salt, deed hij herhaalde pogingen om de onder de grond gevangen zittende mensen te bevrijden, maar door direct gebrek aan informatie werd het reddingswerk sterk bemoeilijkt. Om de redding op gang te kunnen brengen, had men dringend zaklantaarns, houwelen en persluchtmaskers nodig, omdat er snel tekenen waren van het dodelijke koolmonoxydegas dat zich vormde in de onbeschadigde gangen.

De snel te hulp gekomen nationale brandweerbrigades waren vlug ter plekke, maar konden niet veel meer doen dan hun mannen uit de gangen van de tunnel terugtrekken en de hulp inroepen van specialisten van de mijnreddingsdienst die meer onder zulke moeilijke omstandigheden gewend waren te werken. Maar zelfs de specialisten van die ploeg vonden de werkomstandigheden te gevaarlijk en er



Rechts: De fabriek van Peter Ford van de andere kant gezien. Boven: Het gebied wordt thans gebruikt als lokale afvalstortplaats.



was al een van hun ploegleden door de rook vermist, toen hij naar overlevenden zocht. In het naburige mijncomplex was ook gas ontstaan. Door de explosie waren 24 mijnwerkers van de mijn van Ford opgesloten op een diepte van 50 meter. Zij hadden de eerste klap kunnen overleven door de speciale beschermingsmuur, maar toen zij zich naar de omhooggaande schacht begaven, waar hun redders op hen stonden te wachten, drong het karakteristieke, naar gebrande suiker ruikende gas de tunnelgang in en kwamen daardoor vijf mensen om het leven.

Toen het grote aantal reddingsvrijwilligers nog eens versterkt werd met extra hulpploegen en leden van de mijnopruimingsdienst uit de nabijgelegen kampen, begon men zich pas ten volle te realiseren wat het effect van de ontplofing was geweest. De verwoesting in het explosiegebied was in feite totaal. De explosie had meer dan 3500 ton aan bommen vernietigd; bij het uitkammen van het gehele gebied in het explosiecentrum werden geen sporen gevonden van onontplofte bommen. Verder op het terrein werd slechts één kleine bom van 125 kg gevonden in het ware maanlandschap van grote en kleine kraters.

Grote delen van de Castle Hayes-zuil waren verdwenen, terwijl direct boven het nieuwe opslaggebied een krater was geslagen van 25 meter diep met de afmetingen van 300 x 230 meter. Binnen een straal van circa 1200 meter werd ernstige schade geleden en binnen 1000 meter was het een kraterveld bezaaid met miljoenen tonnen puin dat sterk deed denken aan het ergste slagveld van de Eerste Wereldoorlog. Er was ook geen spoor meer te vinden van de boerderij Upper Castle Hayes en het landschap was zo veranderd, dat niemand kon vaststellen waar deze ooit gestaan had.

Drie andere boerderijen in de buurt, Croft, Hanbury Field en Hare Holes, hadden ernstige schade geleden; een hooizolder en stallen te Stalford waren volledig neergeslagen en in het hele gebied in de buurt waren meer dan 200 koeien gedood. In het plaatsje Hanbury waren enige gebouwen min of meer aan de drukgolf ontsnapt o.a. het stadhuisje en het café The Cock Inn werden herbouwd omdat de schade minder erg was. De door de explosie ontstane aardschok had de torenspits van de kerk in Hanbury compleet verschoven. De openbare diensten in Hanbury en Tutbury waren volledig ontwricht, de watervoorziening was afgesneden door gescheurde waterbekkens en leidingen, telefoonleidingen waren verbroken en de hoogspanningskabels waren naar beneden gekomen door het vallende puin. Dat de schade niet lokaal bleef, bleek uit het feit, dat in het plaatsje Burton, op ongeveer 8 km van de explosiehaard, meer dan honderdvijftig oudere typen woningen veel scheurwerking in de buitenmuren kregen. De aardschok werd nog op ruim 80 km waargenomen.

De ontplofing had 68 doden ten gevolge terwijl 22 mensen werden gewond. Van de omgekomenen bleken er 26 te zijn van de 21e Intendance waaronder ook die medewerkers werden gerekend die op

het terrein aanwezig waren; verder 6 Italianen en één lid van de reddingsdienst die omkwamen tijdens de reddingsactie van de ingesloten mijnwerkers, terwijl 27 man personeel omkwam onder het puin van de boven de grond liggende gebouwen. Vlakbij Purse Cottages stierven twee burgers door de vloedgolf van het waterreservoir. Van de vijf knechten en hun familieleden die op de Upper Castle-boerderij werkten, werd niets teruggevonden en een van hen kwam om onder het vallende puin in het nabijgelegen plaatsje Stalford.

Zes weken voordat de laatste vijf slachtoffers werden gevonden onder het puin en de overblijfselen van de Ford-mijnen, wilden de zo zwaar getroffen inwoners van de nabijgelegen dorpen toch wel eens weten wat de oorzaak van deze ramp was geweest. Sommigen schenen zelfs te geloven aan de Duitse propaganda-uitzendingen dat dit het werk was geweest van een sabotageploeg. Dit gerucht werd nog eens versterkt omdat op 26 november vier Duitse krijgsgevangenen ontsnapt waren en dat men ten minste één van hen in de buurt had gezien. In die tijd was ook het ongegronde gerucht ontstaan dat 'iemand' vlak voor de ontplofing drie vreemde vliegtuigen in duikvlucht boven Hanbury had gezien; volgens een ander gerucht betrof het een ongeluk met een Amerikaanse superbom, maar de meeste speculaties over het ontstaan van de ramp leidden naar de Italianen die daar werkzaam waren geweest. Ondanks dat in het parlement vragen werden gesteld, kon men niet tot een officiële verklaring komen. Bij het onderzoek noemde men als mogelijkheden een aanslag van het Ierse republikeinse leger (dat toen ook al actief scheen!) of sabotage door Italianen of mensen die met de vijand heulden. Aan een spontane ontplofing ergens op het terrein van de Ford-mijnen, die dan de oorzaak van de ramp had moeten zijn geweest dacht men niet. Echter, na een discreet onderzoek, waarbij de commandant en de medewerkers van het Luchtvaartministerie betrokken waren werd de uitspraak officieel dat de doodsoorzaak van de slachtoffers te wijten was aan een ontplofing op rijksgebied. Hierdoor kwamen de gemoederen enigszins tot rust.

Verder werd er door vice-luchtmaarschalk A. Lees een eigen onderzoek uitgevoerd om meer bewijzen te vinden. Hoewel de onderzoekscommissie sabotage nooit helemaal uitsloot, besteedde zij er weinig aandacht aan. Uiteindelijk waren ook de bevindingen over de luchtmacht politie te weinig toezicht had gehouden op de naleving van de reglementen binnen het opslagterrein. Hierdoor ging de commissie van onderzoek de aandacht vestigen op eventueel gemaakte fouten van technische aard. De commissie kwam ten slotte tot de conclusie dat een combinatie van slordigheid en veronachtzaming van de reglementen in de afdeling van de zgn. 500 kg-'blindgangers' de oorzaak van de ramp moest zijn geweest. Deze conclusie werd getrokken nadat men o.m. de net aan de dood ontsnapte bewapeningsmonteur had gehoord en deze een verklaring had afgegeven dat hij een van zijn colle-

ga's bezig zag met de demontage van een gebroken ontsteker met behulp van een koperen beitel, terwijl de bom tussen een stapel andere bommen lag. Andere getuigen bleken deze verklaring te bevestigen. Zij hadden min of meer dezelfde werkzaamheden ook zien uitvoeren en zij voegden hieraan toe dat dit niet ongebruikelijk was. Het bewijs werd compleet geleverd toen men in een van de onbeschadigde gedeelten aan de buitenkant van de mijn een bom ontdekte waar het ontstekingsmechanisme naast lag. Het allerergste was dat de toezichhoudende inspecteurs hun ondergeschikten niet op de hoogte hadden gesteld van de hoge gevoeligheidsgraad van het ontstekingsmechanisme.

Ook hadden zij niet verteld dat het streng voorgeschreven was om geen koperen gereedschappen te gebruiken; de ontstekers waren juist erg gevoelig hiervoor. Zelfs een normaal ongeschonden ontsteker zou hierdoor kunnen afgaan met het gevolg dat de bom zou zijn ontploft. De hierdoor ontstane schokgolf zou voldoende zijn om de hele voorraad bommen onmiddellijk te doen ontploffen.

De commissie van onderzoek rapporteerde dan ook dat er bewijzen waren gevonden van onzorgvuldige behandeling van de bommenvoorraad door het onderhoudspersoneel dat in de mijnopslagplaats werkte, en dat het gebrek aan veiligheid de hoofdoorzaak van de ramp moest zijn. De hoogste chef, luchtmaarschalk Sir Grahame Donald, KCB, AOC, DSO, die ook over dit depot het bevel voerde, verschildte over deze conclusie van mening met de commissie van onderzoek; hij moest echter wel erkennen dat de werkomstandigheden misschien een van de oorzaken konden zijn. Het aantal vaste toezichhoudende personeelsleden dat daar werkte, was namelijk niet voldoende om een redelijk veilige controle op het werk in de basis Fault te garanderen, zoals eigenlijk overal in Engeland. Aan de officieren en leden die de reddingsoperatie hadden geleid, werden onderscheidingen uitgereikt; de George medaille werd uitgereikt aan luitenant-kolonel-vlieger Kings, luitenant-vlieger Lewin en magazijnmeester Salt, de British Empire medaille ging naar een korporaal en twee burgers terwijl mevrouw M. E. Degg een oorkonde kreeg. *Lang voordat het officiële onderzoek werd beëindigd, bestudeerden specialisten het overgebleven mijngedeelte te Fault. Zij adviseerden, omdat de gehele rotsstructuur uit haar verband was, de opslag te verplaatsen. Deze zware taak begon in januari 1945 onder leiding van dr. Rotter, directeur van het explosievenlaboratorium van de Koninklijke Arsenalen te Woolwich. Hij kreeg opdracht om 15 000 ton aan kleinere bommen en munitie van lichtere wapens over te brengen naar noodopslagplaatsen van de RAF bij Church Broughton en Tattenhill. Het gevaarlijke werk werd, met kleine onderbrekingen, beëindigd op 27 november 1945, de datum waarop een jaar ervoor de ontplofing plaatsvond. Tijdens deze periode werd het dagelijkse werk zo goed mogelijk gecontinueerd*

totdat de voorraden elders hun bestemming hadden gevonden.

De 21e Intendance-eenheid werd officieel op 15 april 1966 ontboden. In de tussenliggende jaren was veel werk verzet om de plaats Fauld en de directe omgeving in normale staat terug te brengen; de grote krater echter bleef zichtbaar. Toen Frankrijk zich uit de Nato terugtrok, werd het noodzakelijk de Amerikaanse oorlogsvoorraden van dat land naar de RAF-basis in Fauld over te brengen. Dit vond in 1967 plaats. In de jaren 1967 tot 1973 werd meer dan 40 000 ton aan explosieven in de overige mijnen bij Fauld opgeslagen. Na 1973 werd een andere lokatie in een onbewoonde streek van Wales gevonden. Het ministerie van Defensie heeft vanaf die datum de mijnen onderhouden totdat eenheden van de Marine en Mariniers het kamp in gebruik namen.

De gipsplatenfabriek Ford en de daarbij behorende kalkmijnen werden nooit herbouwd. Op deze plek is thans de grootste fabriek op dit gebied in Europa, de BPB industries Ltd, gevestigd. Het hele landschap ten noorden van de krater is een woestijn gebleven ofschoon een gedeelte in 1973 voor afvalverwerking voor de streek van Staffordshire werd gebruikt en daarna in cultuur werd gebracht. Het streekbestuur van Staffordshire trachtte van het ministerie van Defensie toestemming te krijgen om in de krater zelf huishoudafval te mogen storten. Geschat was dat het twintig jaar zou duren voordat hij helemaal gevuld zou zijn. De nabestaanden van de daar omgekomen slachtoffers hadden echter bezwaar hiertegen omdat de lichamen nooit waren geborgen. Aan de heuvelkant bij de Fordfabrieken zijn nog steeds de sluisgaten te zien die het waterreservoir afsloten. Eveneens zijn nog restanten van de fabriek te zien en een gedeelte van het smalspoortraject. Ofschoon wij geen toegang verkregen tot het RAF-kamp te Fauld, konden wij vanaf het dichtbij gelegen terrein, waarop de nieuwe fabriek van BPB industries Ltd. is gevestigd, de twee achterste nooduitgangen van de mijn zien.

De dorpingen van Fauld hebben nooit een afdoende verklaring gekregen waar zij naar hun mening recht op hadden. Officieel werd verklaard dat geen inlichtingen konden worden verstrekt omtrent de uiteindelijke bevindingen van de onderzoekscommissie. De Hertog van Harrowby, die deze zaak tot in het Lagerhuis van het parlement bracht, is er nog steeds van overtuigd dat de zaak ten onrechte in de doofpot werd gestopt om de juiste toedracht van de ramp te verzwijgen. De 'American Connection', zoals deze zaak wordt betiteld, blijft geheimzinnig en er blijft bij de dorpingen nog steeds een waas van verdenking hangen. De waarheid is misschien veel minder sinister dan zich laat aanzien, maar de krater en de half ingestorte berg bij Fauld blijven een permanente herinnering aan wat het betekent voor een dorp om in de buurt te liggen van een oorlogsgebied.



De overblijfselen van het dorpslokaal in Hanbury. Onder: Alleen de boom maakt het enigszins mogelijk een vergelijkende foto te maken.



Boven: Deze foto illustreert goed het risico, waarmee het opruimingsteam van dr. Rotter te maken kreeg – HE-bommen van 250 pond en dozen handgranaten (Public Record Office).



Links: Zware schade aan de herberg de Cock Inn te Hanbury, nauwelijks 800 meter verwijderd van de krater (Burton Mail). Boven: Het café was zo zwaar beschadigd, dat het geheel moest worden herbouwd op korte afstand van de oude plek.

**'40~'45
TOEN & NU**

**HIER
GEBEURDE
HET**



Oversteek van de Seine bij Vernon

Tegen 22 augustus 1944 eindigde de Duitse weerstand in de Falaisezak. Ongeveer 70 000 Duitse soldaten waren gesneuveld of gevangengenomen en degenen die zo gelukkig waren uit de omsingeling te ontsnappen, moesten zich snel uit het gat over de Seine terugtrekken. De 79e Amerikaanse Divisie had de westkant van de Seine bereikt en had een bruggehoofd gevestigd bij Mantes Gassicourt. Dit bruggehoofd werd steeds versterkt ondanks de verwoede pogingen van Duitse kant dit teniet te doen. Vanuit het zuiden Parijs naderend, ontmoetten de Amerikaanse infanterie en de tweede Franse Pantserdivisie slechts weinig tegenstand, terwijl in de hoofdstad zelf de burgers en leden van de verzetsbeweging (FFI) en politie tezamen een geregelde veldslag met de Duitsers aan het uitvechten waren. Parijs werd uiteindelijk op 25 augustus 1944 ontzet en in de stad werd op uitbundige wijze de bevrijding gevierd na bijna vier en een half jaar Duitse bezetting.

Onderwijl was het Tweede Engelse Leger, met op de rechterflank het XXXe en op de linkerflank het XIIe Legerkorps, snel naar voren opgerukt tot Vernon, een plaats aan de monding van de Seine, een kleine 120 km van Le Havre. De 43e Wessexdivisie werd opdracht gegeven de Seine-oever aan te vallen en verkenningseenheden stormden voortwaarts naar Vernon. Zij hadden een kort oponthoud bij een brug over de rivier de Eure te Pacy; deze was door de Duitsers opgeblazen. Een officier van de genie was naar voren gegaan en had ontdekt dat het hele 'bruggehoofd' langs de oever bestond uit één soldaat van de Amerikaanse militaire politie. Mannen van de genie van de 260e en 553e Compagnie werden geëscorteerd door troepen van het 43e Verkenningregiment. Zij gingen naar de kapotte brug, maakten de booby-traps en de mijnen onschadelijk en troffen ook de weg over de spoorlijn vernield aan.



Uiterst boven: Onder dekking van een rookgordijn brengt een stormboot van het Wiltshire Regiment (waarschijnlijk het 5e Bataljon in de eerste golf) soldaten naar de oostelijke oever van de Seine op de avond van 25 augustus 1944 (IWM). Boven: De rivier, thans in een vredig landschap, 24 augustus 1977.

Op dit moment kwam een groep Amerikaanse genisten bij de oever, die ook opdracht hadden om de rivier de Eure te overbruggen met een schraagbrug. In internationaal overleg werd overeengekomen dat het XXXe Korps Royal Engineers een brug zouden bouwen terwijl de Amerikanen een weg zouden banen over het spooreplacement. In de vroege uren van de 25e augustus bereikten de eerste troepen van de 129e Infanteriebrigade het plaatsje Vernon zonder ongelukken.

Het kronkelende, prettig aandoende stadje Vernon ligt langs de westelijke oever van de Seine; het bos en de bebouwing geven een goede bescherming tegen waarneming en dus kan gemakkelijk de oever worden genaderd.

Aan de andere kant van de rivier, tegenover de stad op een plat stukje grond, ligt het dorp Vernonette.

Het terrein loopt steil op en aan beide zijden zijn glooiende hellingen die de rivier en de beide oevers volledig domineren. Het hoge glooiende terrein is bedekt met bossen die zich ruim 8 kilometer ver uitstrekken.

De Duitsers op de andere oever wisten reeds enige dagen dat er Amerikaanse verkenningseenheden in Vernon en omstreken waren. Ze verwachtten geen directe aanval en om de verrassing zo compleet mogelijk te maken, werd door generaal-majoor G. J. Thomas bevolen dat er vóór de aanval geen Britse uniformen noch Engelse platte helmen langs de rivieroever mochten worden gezien. Deze beperkingen verhinderden niet dat eenheden van de 43e Divisie uitgebreide verkenningen uitvoerden. 's Middags werd een complete machinegeweercompagnie in positie gebracht die de rivier en



Boven: Foto genomen door sergeant Lawrie. Een Cromwelltank vuurt op een doel aan de overkant van de rivier; om zeven uur 's avonds na de dag van de aanval (IWM).

Onder: De foto is genomen op de Avenue de Paris, tegenover het huis no. 149, zoals is aangegeven op de kaart.



Links: Tommies rusten uit aan de kant van de weg; zij wachten op hun beurt om over de rivier te worden gezet. Het bord is nog precies op de foto bovenaan de bladzijde te zien. Boven: Vergelijkende opname, ingang garage en hek.

de overliggende oever moest bestrijken vanuit de huiskamers langs de kade. Afdelingen van de 15e en 19e Huzaren namen langs de oever hun posities in achter hun kanonnen en Besa-machinegeweren. Observatieposten werden door artilleriewaarnemers bezet, plaatsen werden afgebakend waar de stormboten in elkaar moesten worden gezet, stoottroepen maakten zich klaar en verzamelden zich voor de aanval.

De aanvalsoperatie was gepland in de nacht van de 25e; de aanvalssnelheid, die een essentieel onderdeel vormde, moest voorkomen dat de Duitsers de tijd kregen versterkingen aan te voeren. Het 4e Bataljon Somerset en het 4e en 5e Bataljon Wiltshire vormden de spits van de aanval. Er was een zeer hevig artilleriebombardement van 10 minuten voorbereid tegen alle bekende versterkingen van de Duitsers die aan de overkant van de Seine lagen. Om 07.00 uur in de morgen zou onder rookdekking met de twee uur eerder gearriveerde stoottroepen de aanval worden gelanceerd.

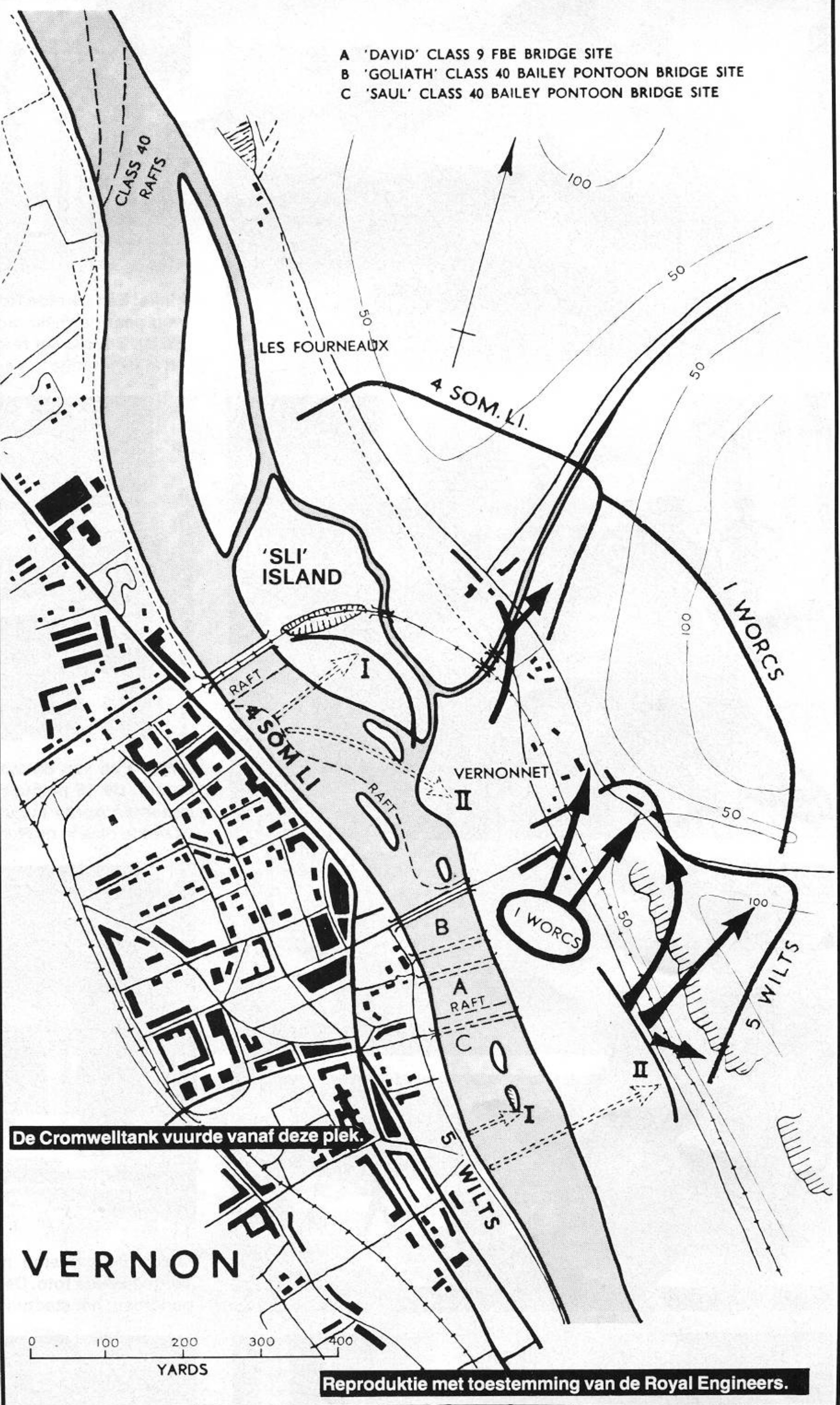
De oversteek van de Seine was zeker niet van gevaren ontbloot, omdat de Duitsers in hun uitkijkposten hoger op de heuvel gelegen, een goed overzicht hadden op de aanvallende troepen die de oversteek probeerden te wagen; bovendien waren de oevers aan de overkant steil en nog modderig ook. Vele schroeven van de eerste stormboten werden door taai onkruid onklaar gemaakt, terwijl de mannen in de boot volledig bloot stonden aan het hevige vijandelijke mitrailleurvuur op de oever. Het 4e Bataljon Somerset lichte infanterie landde per ongeluk op een eilandje midden in de rivier, het bleek echter zeer drassig te zijn en vrijwel ontoegankelijk. De troepen die hier vastzaten, werden er later afgehaald. Het 5e Bataljon Wiltshire was stroomopwaarts aan land gekomen en werd aangevallen toen er aan de overkant nog maar één compagnie was geland. De overige soldaten, die zich aan de overkant konden handhaven, werden in de vroege morgenuren versterkt door het 1e Bataljon van het 1e Worcestershire Regiment, dat via de loopbrug over het gapende gat in de vaste brug droog aan de overkant kwam en Vernonnette naderde.

Gedurende de morgen werden twee krijgslisten uitgevoerd om de Duitse commandant in het onzekere te laten waar de belangrijkste oversteeken zouden worden uitgevoerd. Boven het geplande oversteekgebied langs de Seine en stroomafwaarts werden door de artillerie schijnbeschietingen op de overkant van de rivier uitgevoerd met beurtelings rook- en brisantgranaten. Een kleine eenheid, bestaande uit één 25-ponder met 100 rookgranaten, een 3inch-mortier en een sectie brencarriers simuleerde ruim 20 km verderop een landing tegenover het plaatsje Gaillon.

In de middag werd het 4e Bataljon van Wiltshire Regiment over de rivier gezet. Om die tijd was de ergste Duitse tegenstand gebroken, en had de 43e afdeling R.E. (genisten) een Davis vouwbootbrug, klasse 9, in elkaar gezet, maar alle pogingen om deze brug over de rivier te zwenken en contact met de overkant te krijgen, mislukten door het hevige mitrailleurvuur van de oostelijke oever. Gemotoriseerd anti-tankgeschut en lichtere voertuigen werden door de Kent CHQ Engineers op 15 kleine vloten naar de overkant gebracht ondanks het vijandelijke vuur.

Om 17.30 uur werd door de Royal Engineers (Kon. Genie) de laatste hand gelegd aan de ruim 220 meter lange vouwbotenbrug. Onmiddellijk werden versterkingen, bestaande uit brencarriers en andere voertuigen, naar de overkant gebracht. Tegen de avond werd uiteindelijk het bruggehoofd vast verankerd en bestreek het een gebied van 5 km oeverterrein met een diepte van ca 1 km. Een tweede brug, nog langer dan de eerste Davidbrug, een Goliathbrug, klasse 40, werd gebouwd. De Duitsers hadden verderop de rivier een dam doorgestoken waardoor het water aanmerkelijk lager kwam te liggen (1.80 meter) dan normaal; dit gaf tijdens de opbouw van de brug veel hinder. De 73e R.E.-compagnie begon een bruggedeelte te bouwen

OVERSTEEK VAN DE SEINE BIJ VERNON.



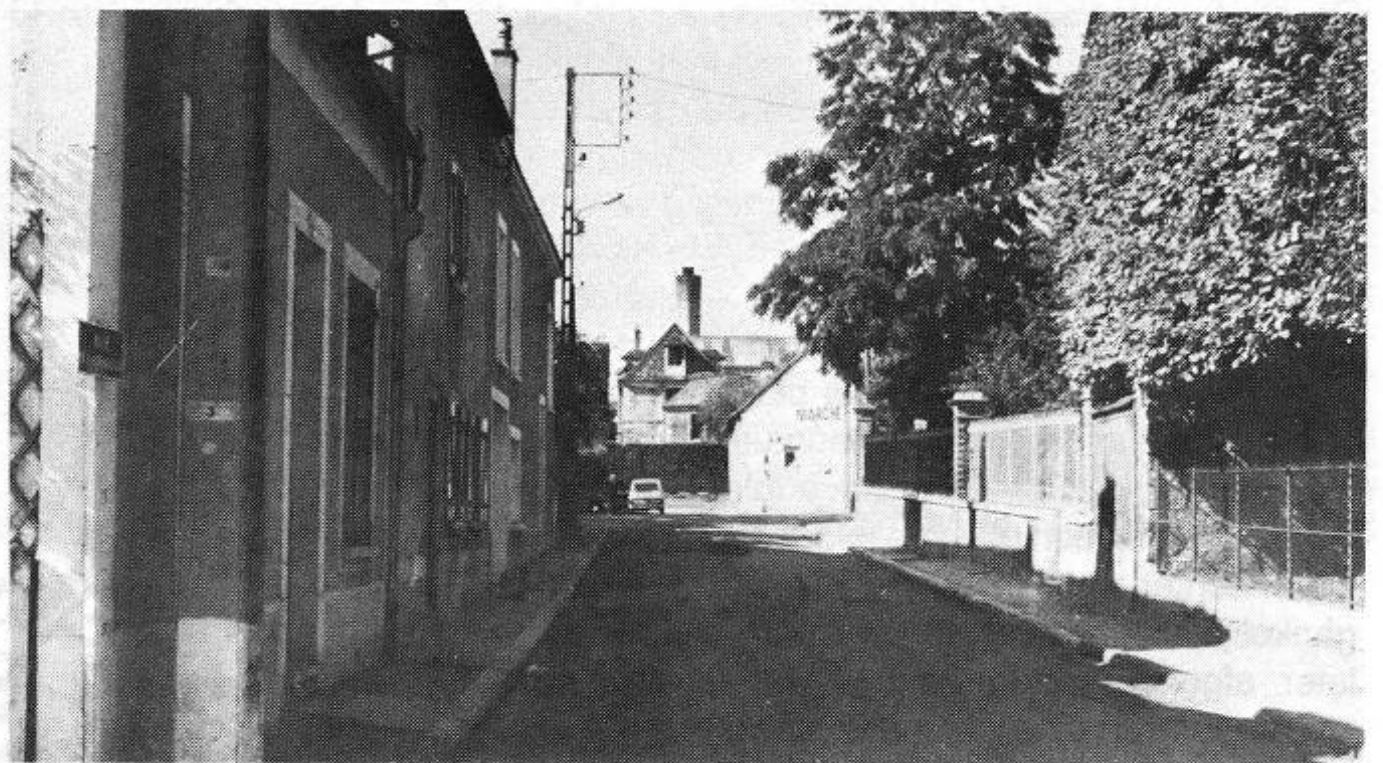
aan de westkant van de rivier, de 71e compagnie aan de overkant, terwijl het drijvende middengedeelte door de 72e compagnie werd samengesteld.

Een zwaar tankvlot, klasse 40, werd gedurende de nacht gebouwd en op 27 november om 07.00 uur 's morgens werd de eerste tank van het 4e/7e Garderegiment Dragonders, onderdeel van de 8e Brigade Gepantserde Voertuigen, de rivier overgezet. Naar alle waarschijnlijkheid werd de tank van de eskadroncommandant, luitenant Tranenster, het eerst over de Seine gevaren. De tocht over de rivier verliep zonder problemen, maar aan de overkant bleek de grond te week te zijn en bleef de tank in de modder steken. Nog steeds waren de infanterieba-

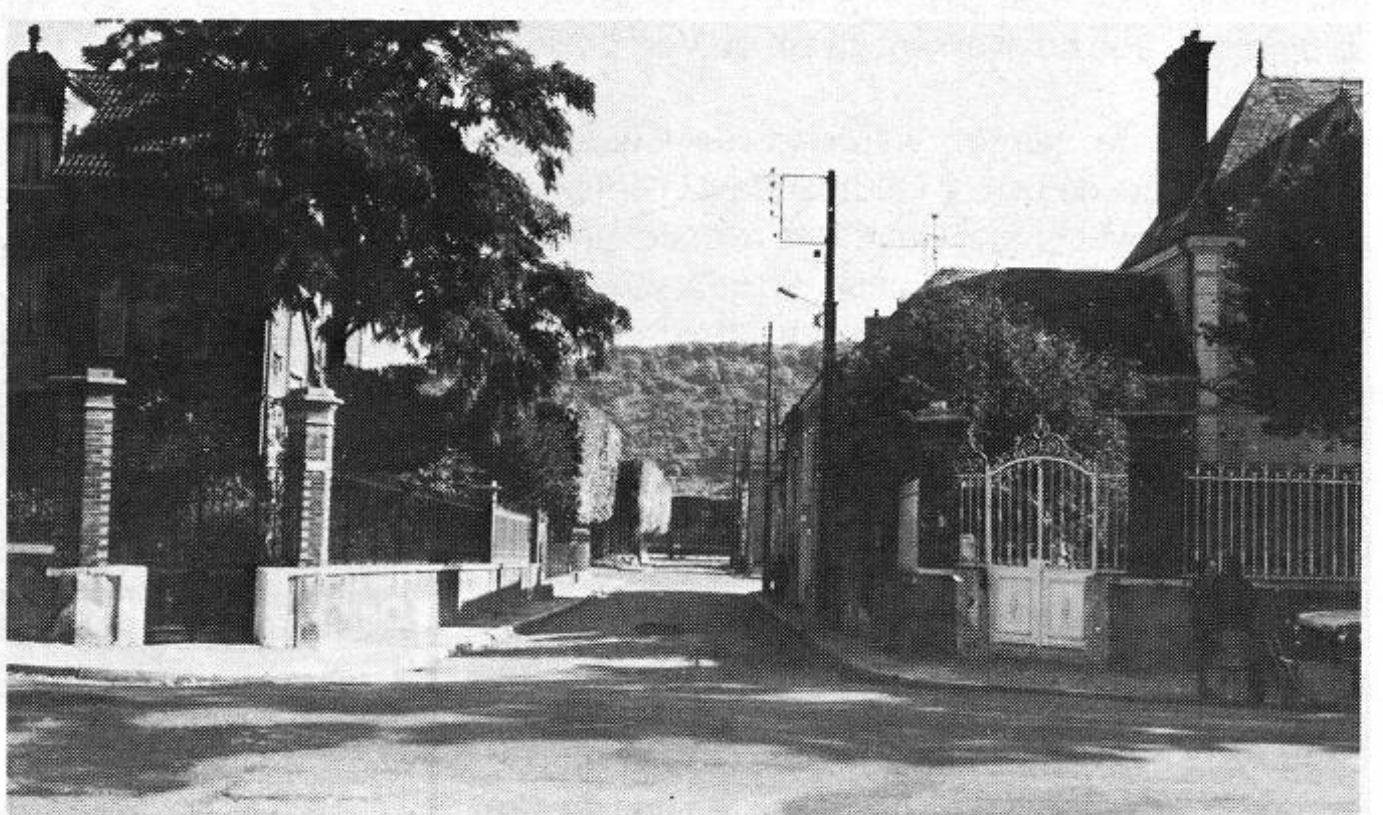
taljons verstoken van tanks en zij moesten zonder zware wapens vele tegenaanvallen afslaan en toen zij zagen dat de enige tank die aankwam, bleef steken, bekoelde hun enthousiasme snel. Voordat een andere geschikte plaats werd gevonden om de tanks zonder al te veel problemen aan de overkant te krijgen, kwamen toch nog enige tanks veilig aan. Eindelijk, na 28 uur hard werken, was de Goliath Baileybrug geslagen en kon zij om 07.00 uur in de ochtend worden bereden. De genisten hadden tijdens het bouwen van de brug twintig man verloren. Ondertussen hadden de Duitsers niet stilgezeten en de nodige tegenaanvallen op de eenheden van de Wessexdivisie uitgevoerd. Het 1e Bataljon van het Worcestershire Regiment werd sterk aangeval-



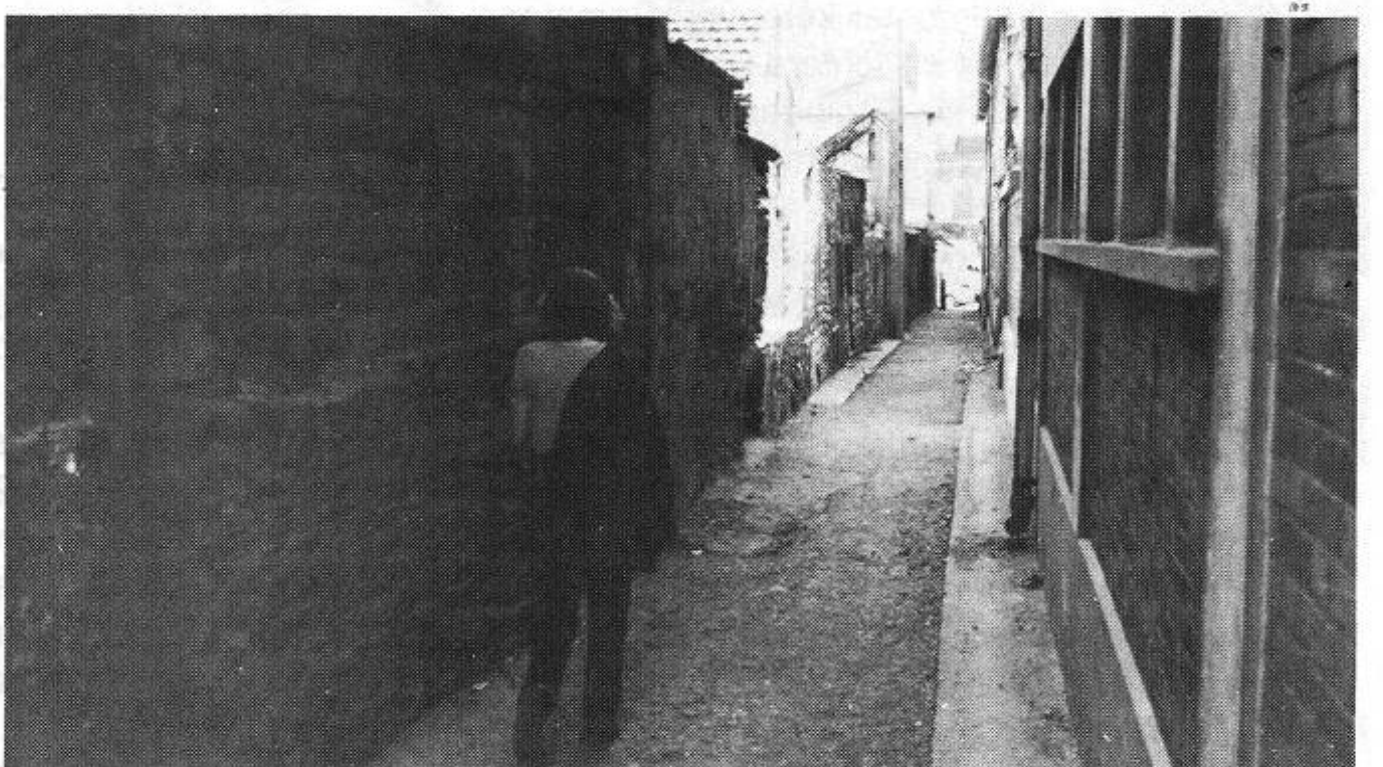
Links: Een peloton Royal Engineers marcheert door de Rue de Carnot op weg naar de rivier om de stormboten klaar te maken voor de oversteek (IWM). Boven: Het restaurant, Les Fleurs, doet nog steeds goede zaken in dit stille straatje in Vernon.



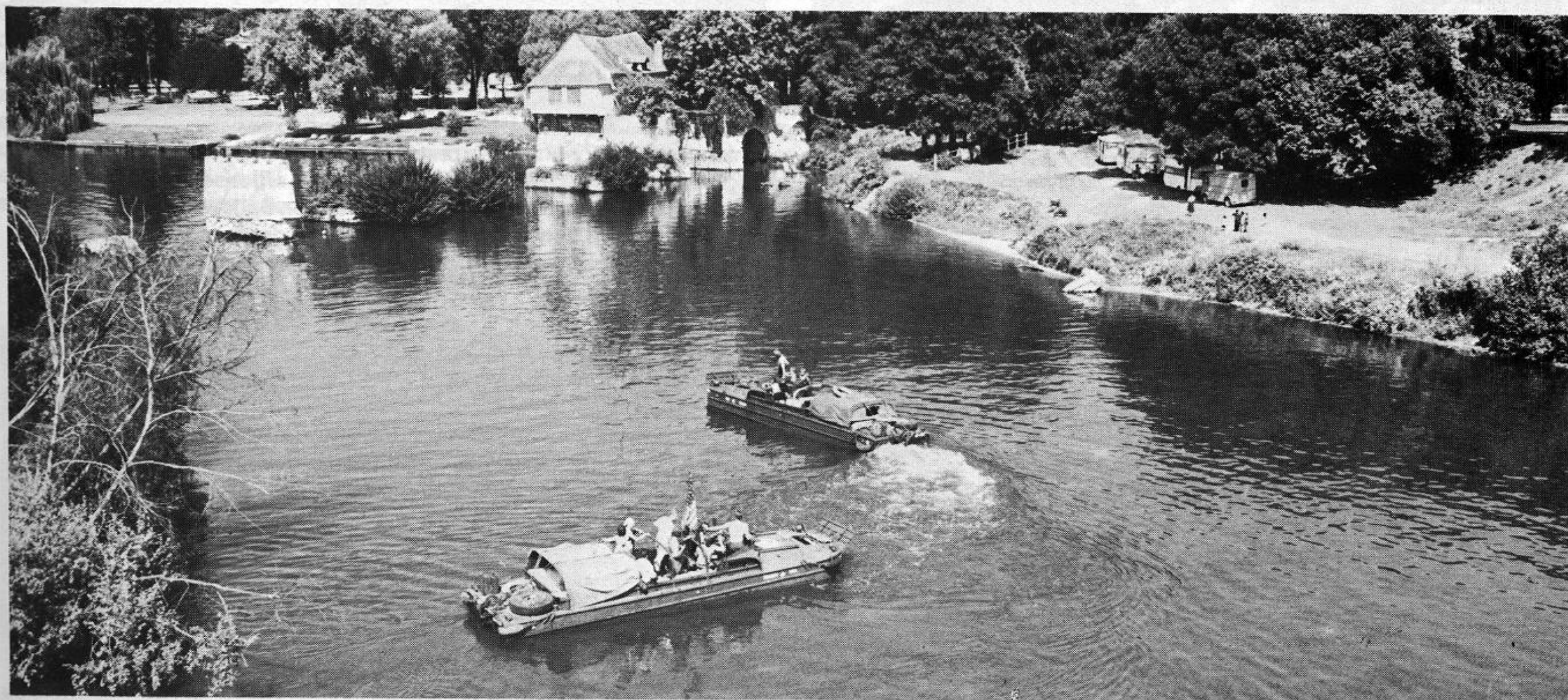
Links: Een van de stormboten wordt met mankracht naar de rivier gebracht. De 15 mannen zijn van de (Kent) GHQ-Troops Engineers. Foto genomen op 25 augustus 1944 in de middag (IWM). Boven: Ongeveer dezelfde plek in de Rue de Gravelle, alleen 32 jaar later.



Links: De genisten naderen met de boot de rivier de Seine. Boven: Vergelijkende foto. Deze opname is vanaf de Boulevard Maréchal Leclerc genomen; het stadhuisje staat links op de foto.

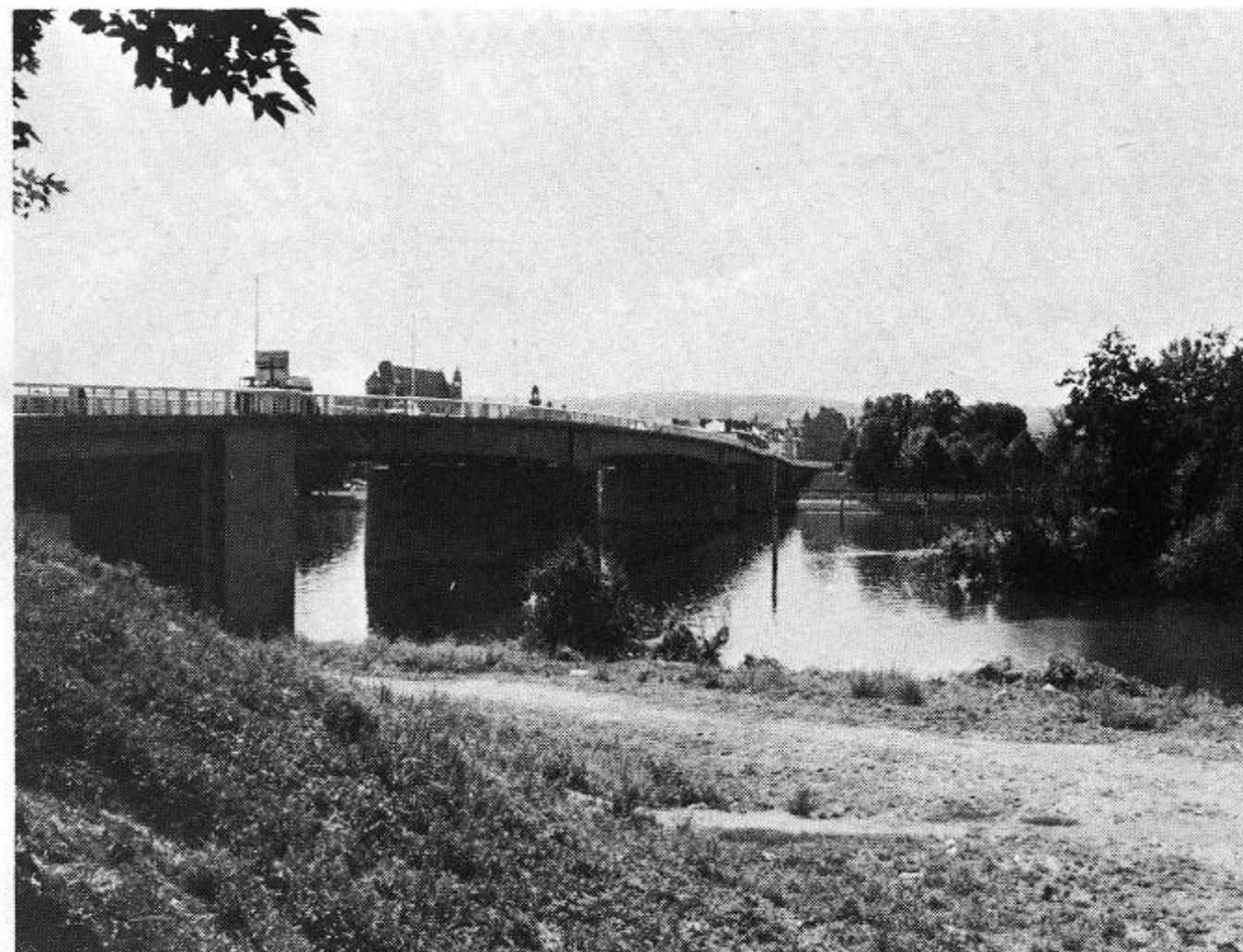


Links: Ondertussen maken de stoottroepen zich gereed voor de overtocht met de boten. Boven: Het smalle straatje bestaat nog steeds; het loopt langs het ziekenhuis.

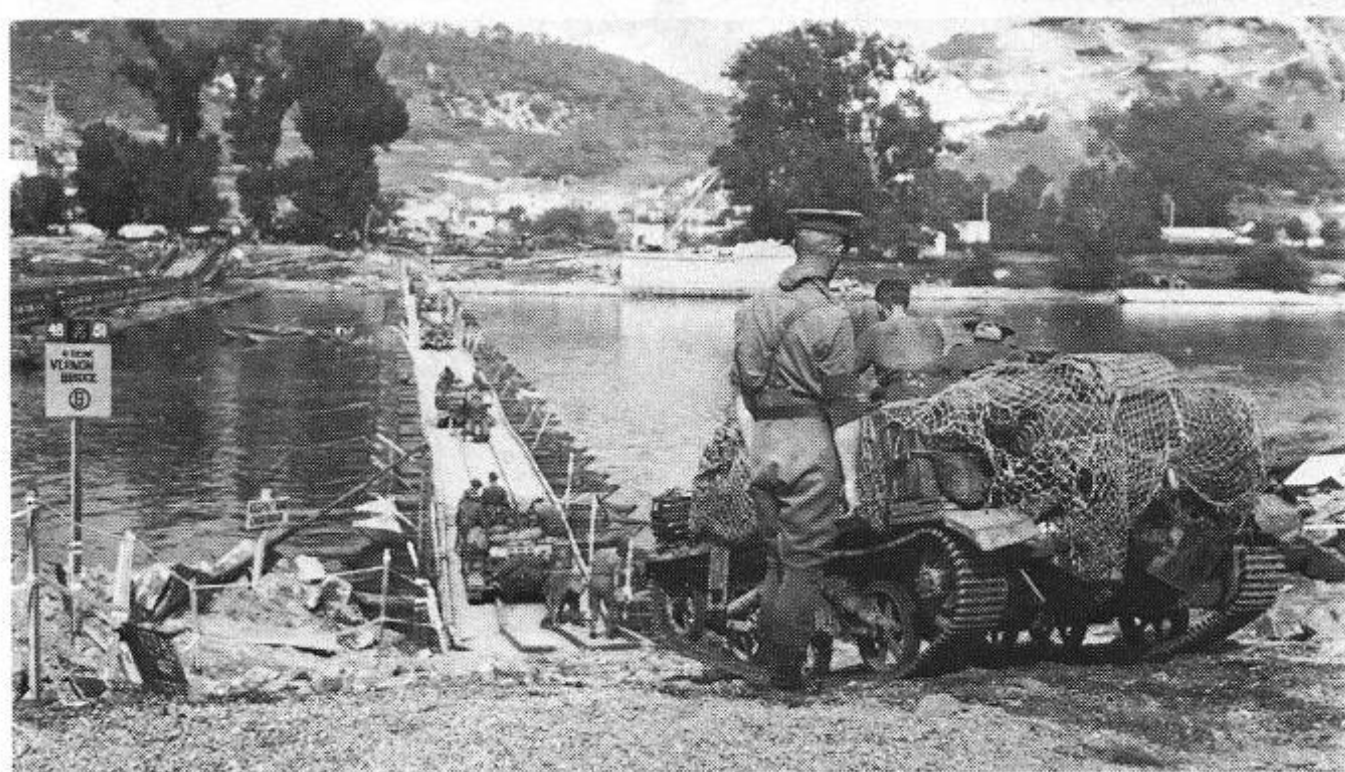


Misschien is dit wel de meest treffende vergelijking ooit afgedrukt in het blad '40-'45 Toen en Nu, mogelijk gemaakt door een speciale herdenkings-tocht in 1976, de MVCG-tocht naar Vernon. Wij hebben de grootste waardering voor de volledige medewerking van de bemanningen van de DUKW's op de rivier, ondanks het feit dat er zich bij het te water gaan van de amfibievoertuigen, wel de nodige moeilijkheden voordeden. Kolonel

L. R. S. Fayle, CRE 15 (Kent) GHQ Troops Engineers, schreef minder vleidend over dit gebeuren. De oversteek met de DUKW's was een flop, zoals te verwachten was. De uitgangen naar en de opritten die vanaf de rivier werden genomen, maakten het zo moeilijk, dat alleen een groot 'genist' dit karweitje zou klaren.



Links: Sappeurs van de 49e Divisie brengen de eerste bulldozer naar de oostelijke oever op een vlot (klasse 9) (IWM). Boven: Het oude vlot lag stroomafwaarts naast de verkeersbrug.



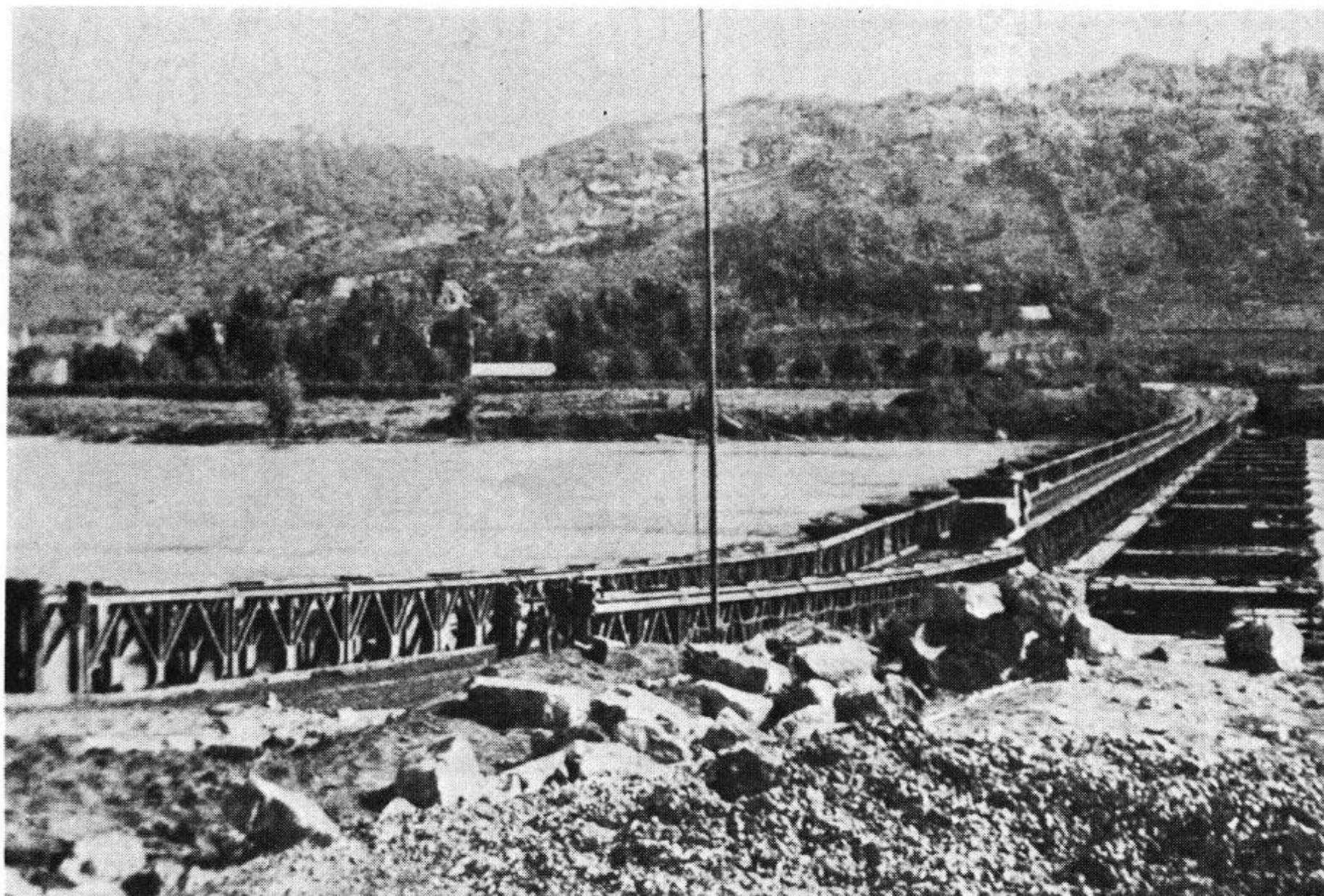
Links: De pontonbrug David, klasse 9 (IWM). Boven: Een DUKW van het MVCG vaart stroomafwaarts, ongeveer op dezelfde plek als hiernaast.



Links: Een gecensureerde opname waarop generaal B. C. Davey, Chief Engineer van het XXXe Korps, Corps, staat afgebeeld (zittend midden) terwijl hij hier leiding geeft bij de bouw van een Baileybrug Goliath, klasse 40 (IWM). Boven: Een vergelijkende opname, doch ongecensureerd.



Links: Wederom een gecensureerde foto (strepen bovenaan) gemaakt op 27 augustus 1944 van de Goliathbrug. Sherman tanks rijden oostwaarts. Ernaast ligt de pontonbrug waarover lichtere voertuigen rijden. Boven: Een vergelijkende opname; de bruggen zijn echter verdwenen.



Boven: De Baileybrug 'Saul', klasse 40, gebouwd door het 15e (Kent) GHQ Troops Engineers. Rechtsboven: Vergelijkende opname, anno nu.

len toen het de hoofdweg naderde en de mannen werden uiteindelijk teruggeworpen op hun uitgangsstellingen. Majoor Benn kwam om het leven bij deze onstuimige aanvallen en tegenaanvallen. Majoor Algy Grubb en kapitein Noel Watkins verzamelden alle beschikbare Brenguns en konden na een hachelijke tijd uiteindelijk de tegenaanvallen afslaan.

Op hetzelfde moment had het 7e Bataljon van de Somerset Light Infantry een geïsoleerde Duitse compagnie in het bos verrast en vernietigd. Aan de linkerkant van het bruggehoofd had het 5e Bataljon van the Duke of Cornwall Light Infantry een heel peloton Duitsers overrompeld en onschadelijk gemaakt gedurende de nacht. Majoor Parker van de A-compagnie, onderging bijna hetzelfde lot als het peloton Duitsers; hij moest snel artilleriesteun aanvragen bij het divisiehoofdkwartier, gaf de coördinaten op waar hij zich bevond, brak het gevecht af en trok met zijn manschappen snel terug.

Op de 28e was het bruggehoofd vergroot tot een diepte van 8 km en om 20.00 uur 's avonds werd een begin gemaakt met de constructie van een zware Bailey pontonbrug Saul, klasse 40, die een eind stroomopwaarts werd gelegd. Nu kon eindelijk de Engelse hoofdmacht worden verzameld om de eerste grote rivier in Frankrijk, de Seine, over te steken. De eerste grote troepenmacht, de 11e



Pantserdivisie, was al in de buurt van Vernon en de 50e Divisie was vanuit het zuidwesten de stad genaderd.

De Baileybrug Saul had een lengte van circa 250 meter; ze werd in achtentwintig uur gebouwd door de 582e, 583e en 584e Veldcompagnie en in de middag van de 29e augustus voor het verkeer opengesteld. Later op de dag trok de gepantserde gardedivisie die onder commando stond van het XXXe Legerkorps, eroverheen. Dit korps, met het befaamde insigne van het klimmende everzwijn, was nu definitief op weg en het was nog geen 7 maanden later in Noord-Duitsland.

De route naar Parijs die in 1976 door de Military Vehicle Conservation Group werd gevolgd, liep door Vernon en gaf ons een prima gelegenheid om vergelijkende opnamen te maken waarbij wij enige voertuigen authentieke posities lieten innemen.

De eerste tewaterlating van de amfibievoertuigen (DUKW) stroomafwaarts bij Vernon mislukte, niet ver van de plaats waar 30 jaar geleden de klasse 40 tankvlotten opereerden. De foto toont het op de kant lieren van een DUKW.

Eveneens maakten wij van deze gelegenheid gebruik om de amfibievoertuigen, de zgn. DUKW's, op hun 'rivier'-vaardigheid te testen voordat zij in de Parijse Seine mochten varen, en werden bij Vernon enige actie-opnamen gemaakt in het water. Het moet wel een unieke gebeurtenis zijn geweest, want het lijkt niet waarschijnlijk dat in de tijd tussen 1944 en heden veel DUKW's op dezelfde plek en bijna dezelfde datum, 23 augustus, bij Vernon zijn overgestoken!

Pogingen werden ondernomen om van de westelijke oever, stroomopwaarts van de stad Vernon,



Links: 'Monty' reist, staande in zijn voertuig (bord met vier sterren), op 1 september 1944 de Goliathbrug over naar de oostelijke Seine-oever. De originele stenen brug werd in de oorlogsdagen in 1940 opgeblazen. Een tijdelijke brug werd door de Duitsers aangebracht. De F.F.I. (Frans verzet) blies nadien de brug weer op op 18 augustus 1944 (IWM). Boven: Dertig jaar later rijden voertuigen van het MVCG langs de oever waar de Bailey-brug liep.



Boven: Brits 17-ponder anti-tankgeschut gaat de bocht om van de Rue de Carnot naar de Rue de la Boucherie, op weg naar de Goliathbrug.



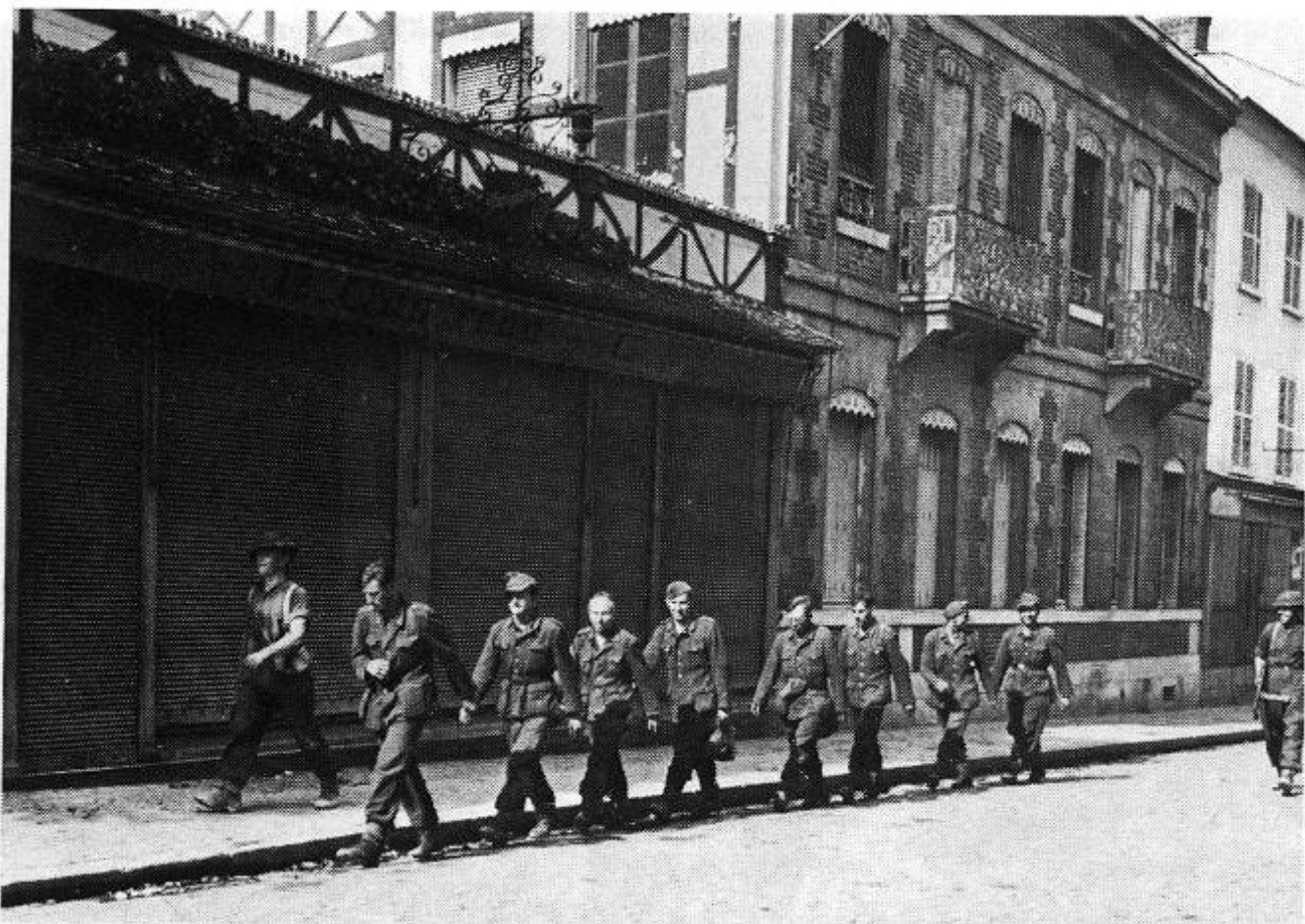
Boven: Zoals het meeste in Vernon, is de hoek nauwelijks veranderd, alleen de mode wijzigt.



Op de helm van de motorrijder na, zou dit een originele opname kunnen zijn. Hier rijden de voertuigen de nieuwe brug over op weg naar Parijs.



Infanterie marcheert in Vernon door de Rue d'Abuféra, die de Rue de Madeleine kruist. De oorlogscensor heeft het kenteken op de Brencarrier onzichtbaar gemaakt. Boven: De straat werd in 1951 afgesloten toen er elektrische bovenleidingen voor de treinen werden aangelegd. Verder is er weinig veranderd.

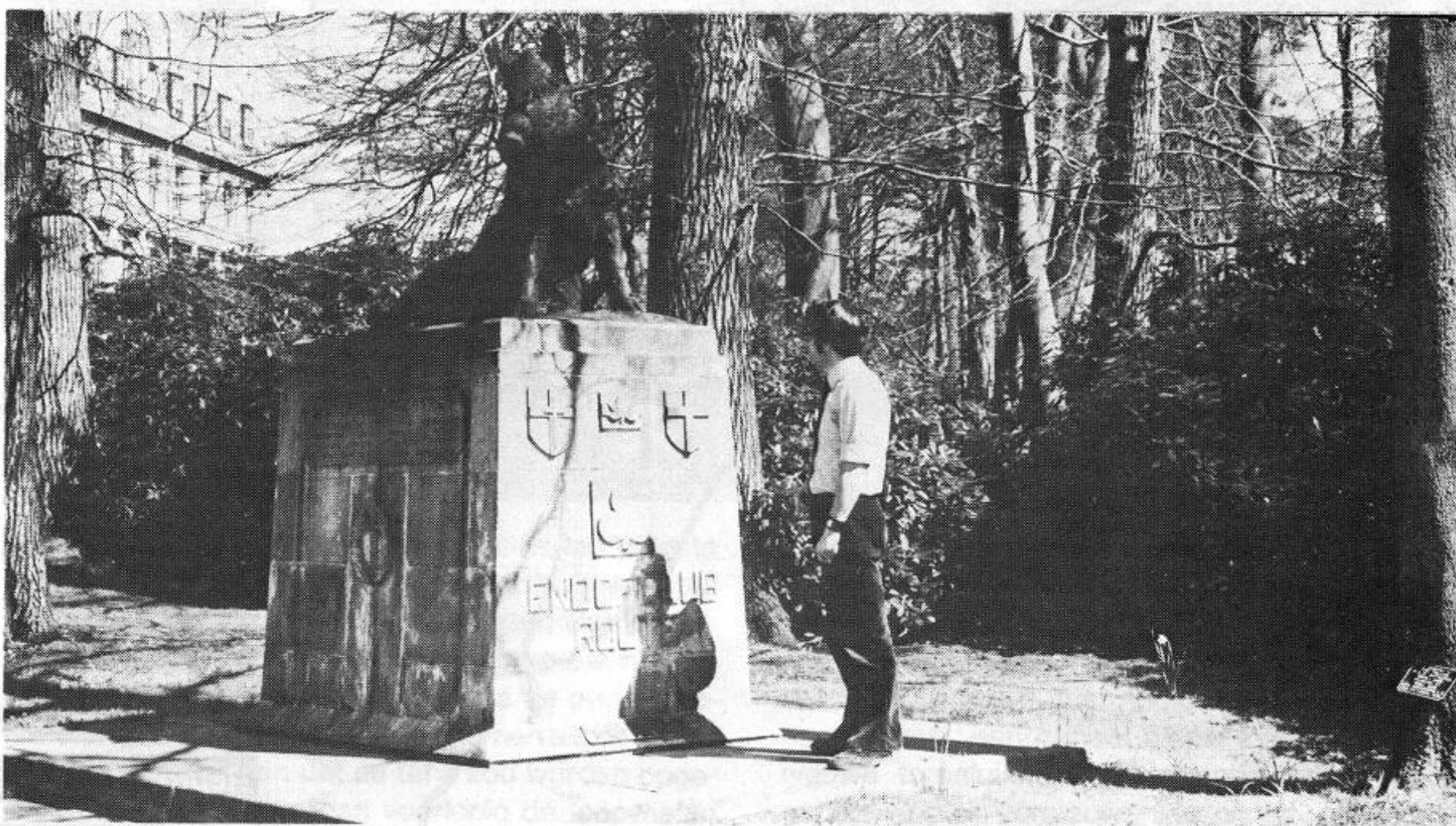


Links: Gevangengenomen Duitse soldaten die na de aanval achter het front worden gebracht, marcheren door de hoofdstraat van Vernon.
Links: Vergelijkende opname: dezelfde winkel, thans een antiquair.

met de DUKW's op de rivier te komen. Gezien echter het feit dat wij geen gebruik konden maken van het bulldozermaterieel van de Royal Engineers om een afrit te maken, moesten wij deze pogingen opgeven. Maar later op de dag konden wij van een afrit in Vernon zelf gebruik maken en konden wij vanuit onze DUKW's uitstekend foto's schieten van de vernieuwde verkeersbrug op precies dezelfde plaatsen waar in 1944 zij ook dienst deden als veerdienst.

De verkeersbrug werd door de F.F.I. (Franse verzetsorganisatie) in de nacht van 18 op 19 augustus opgeblazen om de Duitsers in hun terugtocht op te houden. De brug is thans volledig gereconstrueerd, in dezelfde toestand als daarvoor. De oude oprit die leidde naar de Goliath Baileybrug is nog steeds te zien. Generaal Montgomery passeerde via deze brug de rivier in zijn Humber stafwagen op 1 september 1944.

De tocht die het XXXe Legerkorps van Normandië naar Bremerhaven in Duitsland maakte, wordt de 'Club Route' genoemd, omdat veel hoge generaals die tot de 'club' behoorden, zich op deze route hadden onderscheiden. De route liep door Amiens, Arras, Tournai, Brussel, Hechtel, Nijmegen, Kleef, Minden, en uiteindelijk kwam deze uit in Bremen. Toen de laatste afdeling van het XXXe Legerkorps de Rijn had bereikt, werd in een villa-tuin in de buurt een groot bronzen rustend everzwijn gevonden. Dit kwam geheel overeen met de onderscheidingstekens van het XXXe Korps zodat dit beeld als herdenkingsteken werd meegevoerd tijdens de verdere opmars in Duitsland. Het everzwijn had tijdens de oorlog nogal wat schade opgelopen, het miste een tand en een stuk van de wang. Dit werd keurig met 'plastische chirurgie' onzichtbaar gemaakt. Het standbeeld werd op 15 december 1945 door de commandant, luitenant-generaal Horrocks, met groot ceremonieel onthuld en stond voor het hoofdkwartier te Nienburg opgesteld. Het beeld staat op een speciaal ontworpen voetstuk waarop de krijgsverrichtingen staan van het XXXe Legerkorps. Het heeft daar vele jaren gestaan in het midden van de sector die door Engeland werd gecontroleerd. Toen de Britse troepen de sector verlieten, bleek de bevolking van Nienburg geen prijs te stellen op dit overblijfsel van hun bezetting, zodat de 17e afdeling van de R.E. (Royal Engineers) genie het gedenkteken ontmantelde en dit weer oprichtte net binnen de poorten van het Staff College te Camberley in december 1958, waar het heden ten dage nog te bewonderen valt.



Midden: Het everzwijn-gedenkteken van het XXXe korps HQ in Nienburg, Duitsland. Rechts: De uitgever vond het gedenkteken bij de ingang van de stafschool in Camberley; het werd in 1958 verplaatst.

'40~'45
TOEN & NU

RESTAURATIE



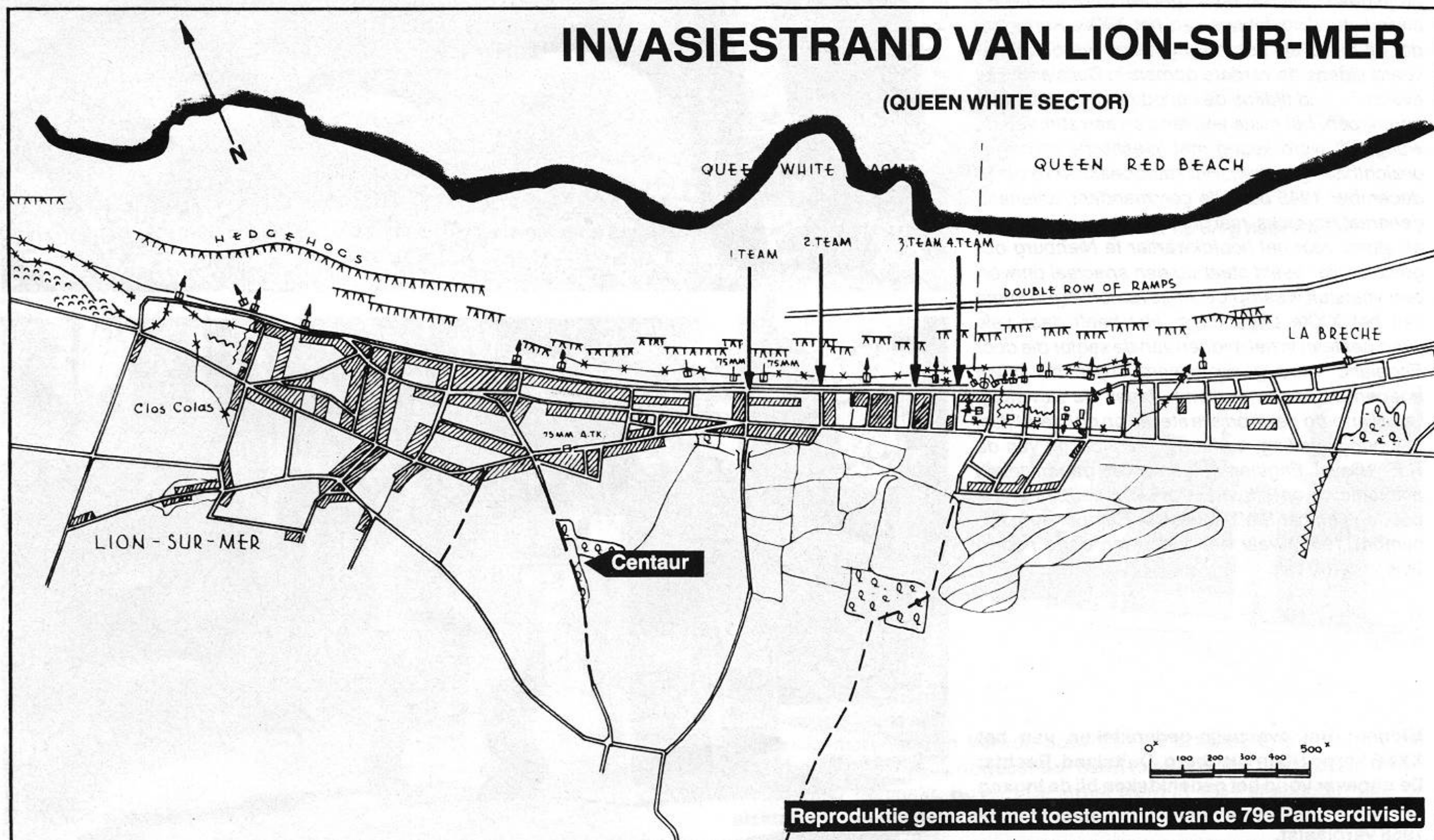
RMASC Centaur

De kust van Normandië is sedert D-day de meest bezochte plek waar de Tweede Wereldoorlog wordt herdacht, omdat hier ook in feite de meeste nationaliteiten bijeen waren om slag te leveren. Vele oorlogsveteranen van geallieerde zijde uit Amerika, Engeland, Frankrijk, Canada, Polen, Holland en Duitsers van de as-mogendheden, halen hier hun oorlogsherinneringen op. Bij een dergelijke toeristische trekpleister lijkt het bijna onmogelijk dat er heden ten dage nog iets te vinden is dat terug doet denken aan de slag die hier plaatsvond. Wat

niet door de legers zelf werd opgeruimd in die tijd werd later wel weggesleept door schroothandelaars die hun na-oorlogse fortuin snel bijeen trachtten te krijgen. Niettemin bleek er toch nog een laatste relikwie te zijn, in min of meer intacte staat, dat hier ruim dertig jaar geleden was achtergelaten en nog op zijn plaats staat sinds 6 juni 1944: een Centaur-tank van de Royal Marine Armoured Support Group verder afgekort RMASG (Koninklijke Marine-Pantserondersteuningsafdeling) die in de buurt van Hermansville la Breche landde.

Op D-day bestond de RMASG uit twee regimenten (het 1e behoorde tot de Britse 50e Divisie, het tweede tot de 3e Canadese Divisie) en een onaf-

hankelijke veldbatterij die in feite onder de 3e Britse Divisie ressorteerde. De eenheid was uitgerust met 20 Sherman tanks en acht Centaur tanks MKIV (hetzelfde model als de Cromwell tank maar uitgerust met een 59mm-houwitser, de motor was een ouderwetse 12-cilinder Morris Liberty uit de twintiger jaren). De opdracht van de groep was het geven van vuursteun in de beginfase van de landing voordat de veldartillerie aan land was gebracht. Voorts had de groep opdracht spontaan op alles te vuren wat voor hun voeten kwam gedurende de korte aanvalsperiode, met gebruikmaking van hun gemechaniseerd geschut. Door het ontbreken van een administratieve en onderhoudstechnische or-



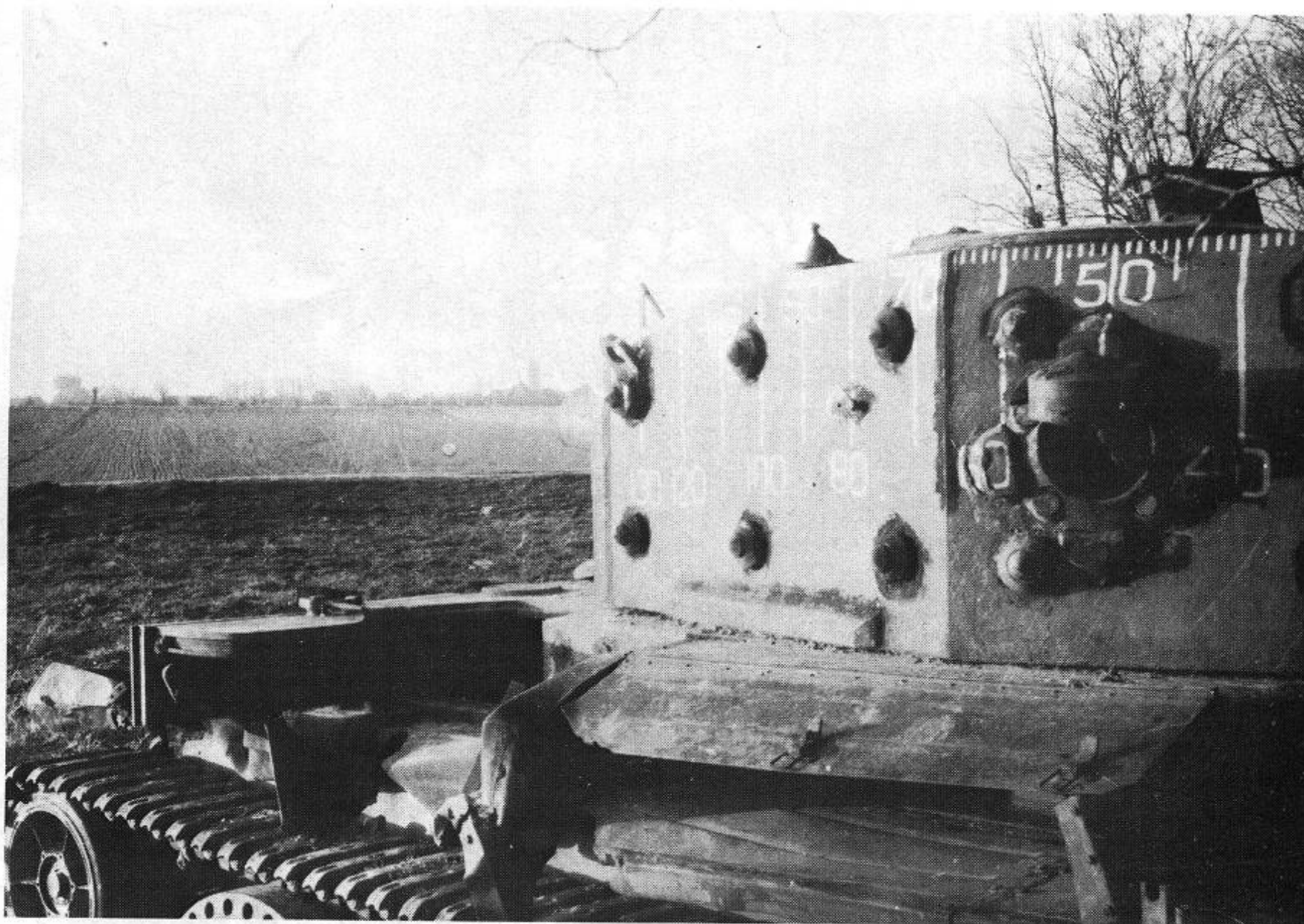
ganisatie werd de aanvalsdiepte gelimiteerd tot ruim een kilometer het land in. Echter tijdens de actie bleef de groep ruim vijftien dagen actief en was de gevechtsaktieradius vergroot tot ruim 16 km het land in.

Vijftien minuten na uur H, waren twintig Centaur-tanks aan land gebracht en op uur H+4 nog eens achtentwintig. De eerdergenoemde 5e Onafhankelijke Batterij, onder commando van majoor Robert J. Freeman, landde op de stranden tussen Hermanville la Breche en Lion Sur Mer (Strand Queen White en Red Beaches). Ongeveer 500 meter vanaf het strand kwam een van de Centaur-tanks van het 5e (genaamd 'Vidette') in vuurcontact met de vijand, trok terug naar een heg voor dekking en kreeg daar een voltreffer van een mortiergranaat in de benzinetank. De tank vloog in brand en het motorcompartiment brandde uit. De tankbemanning verliet de tank en deze bleef gedurende de rest van de oorlog staan.

De tank werd na de oorlog niet ontdekt omdat hij verscholen lag in een greppel, onder hoog kreupelhout; hij bleef derhalve gespaard voor de slopershamer. Pas in 1972 werd de tank eigendom van een sloper uit Caen. De vrees bestond toen dat de tank snel in een of andere smeltkroes zou verdwijnen zodat dr. Jean Pierre Benamou, een tandarts uit Lille, contact opnam met kolonel Michael Grey, commandant van de 16e Parachutistenbrigade in Duitsland (thans generaal-majoor van de 6e Luchtsrijdkrachten te Aldershot) met het verzoek of de Engelse landmacht niet behulpzaam zou kunnen zijn met het herstel van de Centaurtank. Kolonel Grey was toen al verbonden aan het Pegasus Bruggenmuseum van de 6e Parachutistendivisie, zodat het project al gauw zijn enthousiasme en aandacht had. In mei 1977 werd een eerste voorlopig onderzoek ter plekke gehouden om te weten in welke staat het voertuig verkeerde. De conditie van de Centaurtank no. T185102 werd als volgt beschreven:

1. **Algemeen:** grotendeels zwaar verroest, veel kleine onderdelen vermist; sommige grote delen vermist; basisconditie nog zodanig dat opknappen de moeite waard is.
2. **Voorkant:** Chauffeursluik vastgeroest – half openstaand; rupsbandkettinghouders: drie in verbogen toestand, een vermist.
3. **Linkerkant:** Aandrijftandwiel (achter) en vrijlopende rupsbandspanner aanwezig; vier van de vijf loopwielen vermist; toegangsluik aan de voorkant openstaand en vastgeroest; twee naafdoppen ontbreken; brandstoftanks vernield; rupsbandbeschermingsplaten vernield; enige bevestigingspunten aanwezig maar wel verbogen.
4. **Rechterkant:** Aandrijftandwiel en vrijlopende rupsbandspanner aanwezig; alle loopwielen ontbreken; een naafdop ontbreekt; brandstoftanks en rupsbandbeschermingsplaten vernietigd net zoals aan de linkerkant.
5. **Achterkant:** Roestig doch intact; schakels in trekogen aan de linkerkant nog aanwezig; kentekens nog zichtbaar.
6. **Bodemplaat:** Achter-links beschadigd en opengereten door mortiervuur.
7. **Koepel:** Machinegeweer ontbreekt; hoofdbewapening volledig intact en aanwezig sluitstuk staat open; linkertorenluik ontbreekt; rechtertorenluik: een luikhelft ontbreekt, de andere staat vastgeroest open; tankinterieur modderig.
8. **Motorcompartiment:** Twee derde van de bovenbeplating ontbreekt; vuldeksels ontbreken; motor: nikkelen delen zwaar verroest; bijna volledig te demonteren om herstelling te vereenvoudigen; veel brandschade in het motorcompartiment.
9. **rupsbanden:** Volledig intact en aanwezig; het zal de minste problemen opleveren om ze weer in de oude staat terug te brengen.

Van te voren was bekend dat compleet herstel in de oude originele staat onmogelijk werd geacht maar omdat de tank waarschijnlijk uniek was, werd het de moeite waard geacht om hem te herstellen en als



Boven: De Centaur, die uitzicht geeft over het bruggehoofd-slagveld, genomen in september 1944. Onder: Foto uit 1961 waar Jean Pierre Benamou aan het 'stuur' van de tank zit (alle foto's werden genomen door Association du Musée de Caen 1944 en 'La Bataille de Normandie').



De Centaur vóór de verplaatsing in november 1975.



vergelijkingsmodel met andere tanks ten toon te stellen. Het werd daarom noodzakelijk geacht dat de volgende werkzaamheden zouden worden uitgevoerd: het maken van negen compleet nieuwe loopwielen (aangenomen werd dat de oude loopwielen wel voor de dag zouden komen als de lokale bevolking zou zien dat de tank zou worden opgeknapt). Hiervoor werden voorlopig de loopwielen

gekozen van de Centuriontank omdat die dezelfde diameter hadden. Het enige obstakel was dat de assen niet pasten op de nieuwe wielen, zodat er nog wat aan 'gebeiteld' moest worden. Volledige set nieuwe naven dus; nodig waren drie nieuwe naafdoppen, een geheel nieuw torenluik en een nieuwe torenluikhelft. De motorbeplating moest geheel worden vernieuwd; lossnijden met de snij-



brander van de vastgeroeste luiken etc. En als laatste punt het casco geheel van roest ontdoen en netjes in de originele kleuren verven.

De overwegingen van het onderzoeksrapport vervolgend, werd hierna een plan de campagne opgesteld; overeengekomen werd het werk uit te voeren als oefening onder de codenaam: Oefening Veteranenherstel no. III'.

Een bergingsteam van de 7e Herstelwerkplaats REME verliet BAOR te Fallingsbostel op de 3e november 1975 en het kwam in de vroege morgen van de 5e november in Normandië aan. De berging van de Centaur was helaas niet zo simpel te klaren als men aanvankelijk had gedacht. De rupsbanden waren compleet vastgeroest en door een van de rupsbanden was een boom gegroeid; dit was bij de eerste korte inspectie over het hoofd gezien. Toen de tank van zijn dertig jaar oude rustplaats werd getrokken, kwam een stuk boom mee van 120 cm bij 60 cm. Het bergingsteam moest ook nog een White half-track-voertuig (van het Franse leger) uit Arromanches halen om te worden gerestaureerd en zo kwamen de twee voertuigen op 14 november daaropvolgend in Duitsland aan. De kosten van

De volledig gerestaureerde Centaur in de werkplaats van het 60e Veldwerkplaatsbataljon te Antwerpen, nog vóór de kentekens zijn aangebracht.

Boven: De kabels worden aan de Centaur vastgemaakt; het karwei wordt geklaard door een AEC bergingsvoertuig. Onder: Het team van de 7e Veldwerkplaats REME poseert hier voor de Centaur.



berging en reparatie alsmede vervanging van onderdelen werd voor de half-track geraamd op £ 4.247 en voor de Centaurtank op £ 16.636. Het was natuurlijk duidelijk dat de rekening, in deze tijd van economische recessie, niet aan het leger kon worden gepresenteerd. De gemiddelde Engelse belastingbetaler zou daar nogal wat moeite mee hebben en misschien zelfs een request bij het ministerie van Defensie kunnen indienen om de defensielasten te verlagen. Om die redenen werd besloten de voertuigen naar Antwerpen te verplaatsen waar genoeg vrijwilligers waren die dit werk aankonden.

De restauratie van de voertuigen nam ruim twaalf maanden in beslag en stond onder leiding van majoor Ian Patterson. Toen de binnenkant van de tank was schoongemaakt, kwam een onontpofte mortiergranaat aan het licht tezamen met 303 mitrailleurmunitie en enige knopen alsmede wat beenderen die niet als van een menselijk skelet konden worden geïdentificeerd. Compleet herstel van de binnenkant van de tank bleek onmogelijk, dus werd besloten dat alle toegangsluiken, nadat de motor, de versnellingsbak, en dergelijke, verwijderd waren, zouden worden dichtgelast. Door de uitstekende hulp van een Belgische burgeremployee, de heer K. L. H. Verheyden, die in de herstelwerkplaats no. 60 werkte, werd de buitenkant van de tank weer in staat van D-day gebracht. De heer K. L. H. Verheyden werd nog eens extra bedankt door generaal Sir Richard Gale, die zijn werk van onschatbare waarde achtte, tijdens de ceremoniële overdracht van de tank aan het Pegasus Bruggenmuseum op 12 juni 1977.

Deze ceremonie viel toevalligerwijze samen met de onthulling van drie betonnen markeringen die ook door Generaal Gale zouden worden onthuld. Deze drie zuiltjes gaven precies aan waar de drie zweefvliegtuigen van majoor John Howards gevechtsgroep landden op D-day. De sokkels voor de half-track en de Centaurtank alsmede de drie zuiltjes werden door het 34e Geniebataillon van het 2e Regiment gemaakt onder leiding van luitenant Alan Brown. Hij maakt thans deel uit van de 3e Britse Divisie, waaronder dus de RMASG viel toen zij betrokken was bij de aanval in 1944. De Royal Engineers (genietroepen) herstelden ook de Duitse geschutsofstelling naast de brug.

Heden ten dage kan men de Centaurtank opgesteld zien staan op een Churchill-brugoprit naast het kanaal van Caen, totdat het nieuwe museum te Caen klaar is; dan zal de tank daar zijn laatste rustplaats vinden.



Boven: Mike Willes, fotograaf van het Imperial War Museum, inspecteert de White half-track, over de oorsprong waarvan weinig bekend is. De Centaur en de half-track staan buiten opgesteld in het park van het Pegasus Bruggen Museum. Uitgerust met een gereviseerde motor, hersteld in München. In 1958 was de heer M. Carpentier eigenaar van het voertuig; het was afkomstig uit een villa-tuin in Arromanches waar het had gestaan sedert juni 1974 (R. Coombs).



Boven: Deze drie zuiltjes geven de exacte landingsplaatsen aan waar de zweefvliegtuigen naast de brug neerkwamen. Het achterste zuiltje geeft de plaats aan van het vliegtuig van luitenant R. A. Smith, gevlogen door de sergeanten Parkway en Boyle; de middelste zuil die van luitenant D. D. Wood, gevlogen door de sergeanten Boland en Hobbs en op de voorgrond de landingsplaats van het vliegtuig van de commandant, majoor R. J. Howard, bestuurd door de sergeanten Wallwork en Ainsworth (R. Coombs).



Nummer 20: De hoofdkwartieren van Hitler



1944

1979



Verschijnt over drie maanden